



Bill Bryson

Historia

1927

O VARĂ  
CARE A SCHIMBAT LUMEA

„A fost vreodată istoria atât de savuroasă?  
Bill Bryson este un adevărat maestru al narațiunii.”  
*Daily Mail*

POLIROM

**Bill Bryson**

110

**1927**

**O vară**

**care a schimbat lumea**

Bill Bryson, One Summer: America, 1927

Copyright © Bill Bryson 2013

All rights reserved

© 2016 by Editura POLIROM, pentru ediția în limba română [www.polirom.ro](http://www.polirom.ro)

Editura POLIROM

Iași, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506

București, Splaiul Unirii nr. 6, al. B3A, sc. 1, el. 1; sector 4, 040031, O.P. 53

ISBN ePub: 978 – 973 – 46 – 6430 – 6

ISBN PDF: 978 – 973 – 46 – 6431 – 3

ISBN print: 978 – 973 – 46 – 6221-O

Coperta: Radu Răileanu

BILL BRYSON, născut în SUA, a lucrat ca jurnalist și a fost rector al Universității Durham din Marea Britanie. La Editura Polirom, de același autor au mai apărut *Acasă. O istorie a vieții private* (2012), *De cealaltă parte a lumii. Călătorind prin Australia* (2014), *O plimbare în pădure. Redescoperind America pe cărările Munților Apalași* (2015), *Călătorii prin Europa* (2015) și *Despre toate, pe scurt. De la Big Bang la ADN* (2015).

*Lui Annie, Billy și Gracie și în memoria Juliei Richardson*

## Prolog

Într-o seară caldă de primăvară, chiar înainte de Paștele din 1927, oamenii care locuiau în clădirile înalte din New York au avut de ce să se îngrijoreze când schelele de lemn din jurul turnului nou-nouțului Hotel Sherry-Netherland au luat foc și a devenit clar că pompierii orașului nu aveau cum să aducă apă la o înălțime așa de mare.

S-au îmbulzit o grămadă pe Fifth Avenue ca să caște gura la incendiul de o amploare cum nu mai văzuseră în oraș de mulți ani. Cu cele 38 de etaje ale sale, Hotelul Sherry-Netherland era cea mai înaltă clădire rezidențială realizată vreodată, iar schelele – ridicate pentru a finaliza construcția – înconjurau ultimele 15 niveluri, așa că toate acele lemne alimentau acum o pălălaie uriașă care înghițea întreaga parte superioară. De la distanță, clădirea semăna cu un chibrit care tocmai fusese aprins. Flăcările se vedeau de la 30 de kilometri depărtare. De aproape, scena era mult mai dramatică. Bucăți de schelărie arzânde, chiar și de 15 metri lungime, cădeau de la 150 de metri înălțime și se izbeau de străzile de dedesubt, stârnind o ploaie de scântei, în țipetele încântate ale spectatorilor, și primejduind viața pompierilor care se trudeau să stingă incendiul. Tăciuni incandescenti cădeau pe acoperișurile clădirilor din jur, aprinzând patru dintre ele. Pompierii își aținteau furtunurile către Hotelul Sherry-Netherland, dar mai mult de formă, căci jeturile de apă nu puteau ajunge mai sus de etajul al treilea sau al patrulea. Din fericire, clădirea nu era terminată, așa că nu se afla nimeni înăuntru.

În America anilor '20 oamenii erau ciudat de atrași de tot ce însemna spectacol și până la 10 seara se adunaseră cam o sută de mii de gură-cască – o mulțime imensă care se strânsese să fie martora unui eveniment spontan. Au trebuit să fie mobilizați șapte sute de polițiști ca să mențină ordinea. Niște martori mai cu stare, care ieșiseră să petreacă în seara aceea, s-au cazat vizavi, la Hotel Plaza, și au „încins niște chefuri incendiare”, după cum a scris The New York Times. A venit și primarul Jimmy Walker să vadă cum stă treaba și a fost udat leoarcă când, din neatenție, a nimerit în fața unui furtun. În secunda următoare o scândură de trei metri, cuprinsă de flăcări, s-a izbit de asfalt chiar lângă el, așa că primarul a urmat sfaturile de a se retrage. Incendiul a produs pagube importante la etajele superioare ale

clădirii, dar, din fericire, nu s-a extins mai jos, stingându-se spre miezul nopții.

Flăcările și fumul au fost un spectacol bine-venit pentru doi tipi, Clarence Chamberlin și Bert Acosta, care zburau cu un mic avion de la 9.30 dimineața deasupra aerodromului Roosevelt din Long Island, în cerc, în încercarea de a doborî recordul pentru anduranță stabilit cu doi ani înainte de doi aviatori francezi. Pe de o parte, era o chestiune de onoare națională – America, leagănul aviației, rămăsese acum chiar și în urma celor mai mici dintre națiunile europene –, iar pe de altă parte, o confirmare a faptului că avioanele se puteau menține în aer suficient de mult timp pentru a efectua zboruri pe distanțe lungi.

Secretul acestui exercițiu, a explicat Chamberlin după aceea, era să faci avionul să parcurgă cât mai mulți kilometri jonglând cu accelerația și carburantul astfel încât avionul să se mențină în aer „cu minimum de combustibil”, cum s-a exprimat el. Atunci când el și Acosta au aterizat în sfârșit, cu puțin înainte de 1 după-amiaza, în a treia zi de zbor, practic motorul mergea pe vaporii. Zburaseră non-stop 51 de ore, 11 minute și 25 de secunde, depășind cu aproape șase ore vechiul record.

Au coborât zâmbind din avion, în ovațiile unei mulțimi imense. (În anii '20 oamenii chiar se adunau în număr foarte mare cu aproape orice ocazie.) Cei doi piloți triumfători erau epuizați și amortiți – și extrem de însetați. După cum s-a dovedit, unul dintre membrii echipei lor de la sol, în agitația dinaintea zborului, le umpluse bidoanele cu apă cu săpun, așa că nu mai băuseră nimic de două zile. În rest, zborul a fost un succes răsunător – în așa măsură, încât a ajuns pe prima pagină a cotidianului The New York Times pe 15 aprilie, în Vinerea Mare. Titlul articolului care ocupa trei coloane era:

NIȘTE AVIATORI STABILESC UN RECORD, ZBURÂND 51 DE ORE;  
ZI ȘI NOAPTE FĂRĂ MÂNCARE ȘI APĂ;  
ATERIZEAZĂ EPUIZAȚI, DAR NERĂBDĂTORI SĂ ZBOARE PÂNĂ  
LA PARIS

Zburaseră aproape 6.600 de kilometri – cu 800 de kilometri mai mult decât distanța New York – Paris. La fel de important, reușiseră să decoleze cu 375 de galoane de combustibil, o încărcătură enormă pentru vremea aceea, rulând pe o pistă de doar 365 de metri. Totul era extrem de încurajator pentru cei ce voiau să traverseze în zbor Atlanticul, iar în

primăvara anului 1927 erau o grămadă care, ca și Chamberlin și Acosta, își doreau asta.

Ironia sortii a făcut ca evenimentul care lăsase America cu mult în urma restului lumii în domeniul aviației să fie tocmai cel care a impus-o în atâtea alte sfere: Primul Război Mondial.

Înainte de 1914, gândirea militară nu prea lua în calcul și avioanele. Forțele aeriene franceze, care aveau circa 35 de avioane, depășeau toate celelalte forțe aeriene din lume laolaltă. Germania, Marea Britanie, Italia, Rusia, Japonia și Austria nu aveau fiecare mai mult de patru avioane; Statele Unite aveau doar două. Însă, după izbucnirea războiului, comandanții militari au înțeles rapid cât de utile puteau fi avioanele – pentru a monitoriza mișcările trupelor inamice, pentru a ghida focul de artilerie și mai ales pentru a asigura o nouă direcție și un nou mod de a ucide oameni.

La început, bombele erau adesea doar niște sticle de vin umplute cu benzină sau cu kerosen, de care era atașat câte un detonator simplu, deși unii piloți mai lansau și grenade de mână, iar alții au aruncat o vreme niște săgeți special concepute și numite flechette, care puteau să străpungă o cască sau măcar să-i rănească și să-i consterneze pe soldații din tranșee. Ca întotdeauna când este vorba despre uciderea unor oameni, progresul tehnologic a fost rapid, iar în 1918 avioanele lansau bombe de până la o tonă. Numai Germania a lansat un milion de bombe – cam 27.000 de tone de explozibili – în acest război. Bombardamentele nu erau extraordinar de precise – o bombă lansată de la 3.000 de metri rareori își nimerea ținta, ratând-o adesea chiar și cu un kilometru sau mai mult –, însă efectul psihologic creat de explozie era uriaș.

Cum bombele cântăreau foarte mult, și avioanele care le transportau trebuiau să fie din ce în ce mai mari și mai puternice, ceea ce a stimulat și dezvoltarea unor aparate de zbor mai rapide și mai agile care să le apere ori să le atace, iar astfel au apărut celebrele lupte aeriene care au stârnit imaginația băieților și au dat tonul aviației timp de o generație. Războiul aerian a generat o cerere insatiable de avioane. În patru ani, principalele patru națiuni combatante au cheltuit un miliard de dolari – o sumă uluitoare, împrumutată aproape în totalitate de la americani – pentru flotele lor aeriene. Pornind aproape de la zero, Franța a construit în patru ani o industrie aeronautică în cadrul căreia lucrau aproape 200.000 de oameni și care a produs aproximativ 70.000 de avioane. Marea Britanie a construit



55.000 de avioane, Germania 48.000, iar Italia 20.000 – un progres bunicele, având în vedere că doar cu câțiva ani înainte întreaga industrie aeronautică din lume era reprezentată de doi frați care aveau un magazin de biciclete în Ohio.

Până în 1914, numărul total de oameni la nivel global care se prăbușiseră cu un avion era de aproximativ o sută. Acum mureau cu miile. În primăvara anului 1917, speranța de viață a unui pilot britanic era estimată la opt zile. În total, în patru ani între 30.000 și 40.000 de aviatori au murit ori au fost răniți extrem de grav. Și la instrucție era cam la fel de riscant ca în luptă. Cel puțin 15.000 de oameni au murit ori au fost schilodiți în urma unor accidente petrecute la școlile de pilotaj. Mai ales aviatorii americani erau extrem de dezavantajați. În aprilie 1917, când au intrat Statele Unite în război, nimeni din domeniul militar nu văzuse vreun avion de vânătoare, darămite să-l fi pilotat. Atunci când exploratorul Hiram Bingham, cel care descoperise Machu Picchu, acum profesor între două vârste la Yale, s-a oferit voluntar ca instructor, armata l-a făcut locotenent-colonel și l-a numit responsabil de întregul program, nu pentru că ar fi avut o experiență utilă – căci nu avea –, ci pur și simplu pentru că știa să piloteze un avion. Mulți piloți noi au fost instruiți de oameni care abia absolviseră și ei cursul de pilotaj.

Acum America făcea un efort uriaș, dar până la urmă zadarnic de a recupera decalajul din domeniul aviației; Congresul a alocat 600 de milioane de dolari pentru a crea o forță aeriană. Cum scria Bingham în memoriile sale, „atunci când am intrat în război, Forțele Aeriene aveau două aerodromuri mici, 48 de ofițeri, 1 330 de soldați și 225 de avioane, dintre care niciunul nu era în stare să survoleze liniile frontului. Într-un an și jumătate, Forțele Aeriene americane au ajuns să dețină 50 de aerodromuri, 20.500 de ofițeri, 175.000 de soldați și 17.000 de avioane”. Din păcate, aproape niciunul dintre aceste 17.000 de avioane nu a ajuns în Europa pentru că era nevoie de aproape toate vasele pentru transportul trupelor. Așa că, atunci când ajungeau pe front, aviatorii americani zburau mai ales cu avioane ca vai de ele, împrumutate de la Aliați, fiind trimiși în cea mai periculoasă formă de luptă din vremurile moderne cu o instrucție aproape egală cu zero și în hârburile care mai erau disponibile, ca să dea piept cu niște inamici cu mult mai experimentați decât ei. Și totuși, se găseau tot timpul piloți care se ofereau voluntari, din ambele tabere. Mulți aviatori erau aproape dependenți de senzațiile tari oferite de capacitatea de a urca

până la o altitudine de 4.000 de metri, de a zbura cu 200 de kilometri pe oră, de a se roti, a țâșni și a plonja prin aer în confruntări pe viață și pe moarte. Vraja și fascinația exercitate de toate acestea depășesc orice închipuire a omului de astăzi. Pilotul era prototipul eroului suprem la vremea aceea.

Apoi războiul s-a sfârșit, iar avioanele și aviatorii au devenit brusc cam inutili. America a sistat brusc comenzile de avioane în valoare de 100 de milioane de dolari și, în principiu, și-a pierdut orice interes față de zbor. Și alte națiuni au dat înapoi aproape la fel de mult. Aviatorii care doreau să zboare în continuare nu aveau prea multe opțiuni. O mare parte dintre ei, neavând de ales, făceau cascadorii. La Paris, Galeriile Lafayette, într-un moment de rătăcire, au oferit un premiu de 25.000 de franci oricui reușea să aterizeze cu un avion pe acoperișul magazinului. Nici că se putea închipui o provocare mai nesăbuită: acoperișul avea doar circa 30 de metri lungime și era mărginit de o balustradă înaltă de aproape un metru, care mărea periculos, cu mai multe grade, înclinația oricărui aparat de zbor ce ar fi încercat să aterizeze. Un pilot de bombardier care luptase în război, pe nume Jules Védrines, a hotărât totuși să facă o încercare. Védrines a poziționat pe acoperiș mai mulți oameni care să înșface aripile avionului atunci când avea să aterizeze. Aceștia au reușit să împiedice aparatul de zbor să se prăbușească de pe acoperiș, peste puzderia de oameni care se adunaseră jos, în Place de l'Opéra, însă pentru asta au fost nevoiți să-l îndrepte spre o construcție din cărămidă ce adăpostea mecanismele care acționau liftul magazinului. Avionul s-a făcut surcele, dar Védrines a ieșit dintre sfărâmături teafăr și nevătămat, ca un magician care făcuse un truc uluitor. Totuși, ulciorul nu merge de multe ori la apă. Trei luni mai târziu a murit într-un accident în timp ce încerca să zboare, ceva mai convențional, de la Paris la Roma.

Moartea lui Védrines pe un câmp din Franța a ilustrat două aspecte problematice legate de avioane: în ciuda tuturor îmbunătățirilor care li se aduseseră în ceea ce privește viteza și manevrabilitatea, tot erau niște aparate periculoase care nu se prea descurcau pe distanțe lungi. La doar o lună după accidentul lui, marina militară a Statelor Unite a confirmat, fără să vrea, acest lucru când a trimis trei hidroavioane Curtiss într-o cursă înfiorător de prost gândită, din Newfoundland până în Portugalia, via arhipelagul Azore. Marina militară a poziționat 66 de nave de-a lungul rutei, gata să sară în ajutorul oricărui avion care ar fi avut probleme, ceea ce sugerează că, probabil, nici organizatorii nu aveau încredere sută la sută în

reușita acestui exercițiu. Și bine că și-au luat măsuri de precauție. Unul dintre avioane a amerizat forțat și a trebuit să fie recuperat încă înainte să ajungă în Newfoundland. Celelalte două aparate de zbor s-au prăbușit încă din prima etapă a călătoriei și au trebuit să fie remorcate până în Azore; unul dintre ele s-a scufundat pe drum. Dintre cele trei avioane care au pornit de la linia de start, doar unul a ajuns în Portugalia – peste 11 zile. Dacă scopul acestui exercițiu ar fi fost să arate cât de nepregătite erau avioanele pentru zboruri peste ocean, ar fi avut un succes fulminant.

Traversarea oceanului fără escală părea o ambiție imposibil de realizat. Așa că, atunci când doi aviatori britanici au făcut exact acest lucru, în vara anului 1919, a fost o adevărată surpriză pentru toată lumea, inclusiv, se pare, pentru ei înșiși. Se numeau Jack Alcock și Arthur Whitten (Teddy) Brown și ar merita să fie mult mai celebri. Zborul lor a fost unul dintre cele mai temerare din istorie, dar, din păcate, acum nu își mai amintește nimeni de el. Și nici la vremea aceea nu prea a fost băgat în seamă.

Alcock, care avea 26 de ani, era pilotul și Brown, de 23 de ani, copilul. Amândoi crescuseră în Manchester, deși părinții lui Brown erau americani. Tatăl lui fusese trimis în Marea Britanie la începutul anilor 1900 ca să construiască o fabrică pentru Westinghouse, iar el se stabilise definitiv acolo, cu tot cu familie. Deși Brown nu locuise niciodată în Statele Unite, vorbea cu accent american și abia cu puțin timp în urmă renunțase la cetățenia americană. El și Alcock nu se cunoșteau prea bine – mai zburaseră doar de trei ori împreună, în iunie 1919, când se înghesuiseră în carlinga deschisă a unui Vickers Vimy șubred și pătrășos, în St. John's, Newfoundland, pornind pe deasupra vidului cenușiu și amenințător al Atlanticului<sup>1</sup>.

Nu cred că au mai existat aviatori care să fi înfruntat pericole mai mari într-un aparat de zbor mai puțin stabil. Vickers Vimy era practic un zmeu celular cu motor. Ore de-a rândul Alcock și Brown au zburat pe o vreme îngrozitoare – prin ploaie, grindină și ninsoare puternică. Fulgerele luminau norii din jurul lor și vânturile îi smuceau violent în toate părțile. O țevă de eșapament s-a rupt, scoțând flăcări de-a lungul învelișului de pânză al avionului, ceea ce evident că i-a alarmat. De șase ori a fost Brown nevoit să se târască pe aripi ca să curețe cu mâinile goale gheața care bloca prizele de aer. În restul timpului era ocupat să-i șteargă lui Alcock ochelarii de protecție, căci acesta nu își putea desprinde nicio clipă mâinile de pe manșă.

Zburând prin nori și prin ceață, s-au dezorientat complet. Ieșind dintre nori la un moment dat, au constatat cu uimire că erau la doar 20 de metri deasupra apei și zburau pieziș, cu aripa perpendiculară pe suprafața apei. În unul dintre puținele intervale când Brown a putut naviga, a descoperit că își schimbaseră cumva direcția cu 180 de grade și făceau cale întoarsă spre Canada. Chiar că nu a mai existat un zbor mai înfiorător și mai improvizat decât acesta.

După 16 ore de hurducături, sub ei a apărut ca prin minune Irlanda, iar Alcock a aterizat forțat pe un câmp mocirlos. Zburaseră 3 041 de kilometri, depășind cu puțin jumătatea distanței dintre New York și Paris, însă chiar și așa era o realizare uluitoare. Au coborât teferi din avionul făcut praf, dar s-au chinuit destul de mult să facă pe cineva să priceapă ce ispravă reușiseră să înfăptuiască. Veștile despre plecarea lor din Newfoundland întârziaseră, așa că în Irlanda nu îi aștepta nimeni cu entuziasm și nerăbdare. Se pare că telegrafista din Clifden, orașelul cel mai apropiat, nu era prea pricepută, reușind să transmită doar niște mesaje scurte și cam ambigue, ceea ce a sporit și mai mult confuzia.

Când Alcock și Brown au izbutit să se întoarcă în Anglia, au fost întâmpinați ca niște eroi – li s-au decernat medalii, regele i-a făcut cavaleri –, dar în scurt timp și-au reluat viața liniștită de dinainte, iar lumea i-a dat uitării. Șase luni mai târziu, Alcock a murit într-un accident în Franța, izbindu-se cu avionul de un copac, pe ceață. Brown nu a mai zburat niciodată. În 1927, când mulți visau să traverseze în zbor Oceanul Atlantic, nu își mai amintea nimeni de numele lor.

Coincidența a făcut ca, aproape în același timp în care Alcock și Brown realizau zborul lor epocal, un afacerist din New York ce nu avea absolut nicio legătură cu aviația – în afară de faptul că îi plăceau avioanele – să facă o propunere care a transformat acest domeniu și a creat ceea ce a ajuns să fie cunoscut drept Great Atlantic Air Derby. Numele său era Raymond Orteig. Era francez la origine, dar acum dezvolta afaceri de succes în domeniul hotelier la New York. Inspirat de isprăvile aviatorilor care luptaseră în Primul Război Mondial, Orteig a oferit un premiu de 25.000 de dolari primului aviator care zbura fără escală de la New York la Paris sau invers, în următorii cinci ani. Era o ofertă generoasă, dar suma nu avea șanse să fie încasată de nimeni, deoarece era clar că nu existau avioane care să parcurgă o asemenea distanță fără escală. Așa cum au dovedit cu mari

eforturi Alcock și Brown, chiar și un zbor pe jumătate din această distanță era la limita tehnologiei și norocului.

Nimeni nu a dat curs ofertei lui Orteig, dar în 1924 el a relansat-o, iar de această dată un astfel de zbor începea să pară posibil. Dezvoltarea motoarelor răcite cu aer – singura contribuție remarcabilă a Americii la tehnologia din domeniul aviației la vremea aceea – a mărit distanța pe care o puteau parcurge avioanele și siguranța acestora. Iar în lume erau o mulțime de proiectanți și ingineri aerospațiali talentați, adesea străluciți, aproape toți lucrând sub capacitățile lor, care abia așteptau să arate ce pot face. Pentru mulți, câștigarea Premiului Orteig nu era doar cea mai mare provocare existentă la ora aceea, ci singura.

Primul care a încercat a fost marele aviator francez René Fonck, care colabora cu un imigrant de origine rusă, inginerul Igor Sikorski. Nimeni nu avea mai multă nevoie de un succes decât Sikorski. Fusesse unul dintre cei mai buni proiectanți de avioane din Europa, dar în 1917 pierduse totul în Revoluția Rusă și emigrase în SUA. Acum, în 1926, la 37 de ani, își câștiga traiul predându-le chimie și fizică altor imigranți și construind avioane când mai avea ocazia.

Lui Sikorski îi plăcea ca un avion să fie echipat cu de toate – unul dintre modelele sale de dinainte de război avea inclusiv o toaletă și o „punte de promenadă” (o descriere destul de generoasă, trebuie să precizăm) –, iar avionul pe care l-a construit acum pentru traversarea Atlanticului era cel mai luxos dintre toate. Avea accesorii de piele, o canapea și scaune, instalații pentru gătit, chiar și un pat – tot ce și-ar fi putut dori un echipaj de patru oameni în termeni de confort și eleganță. Ideea era să demonstreze nu doar că Atlanticul putea fi traversat, ci și că putea fi traversat cu stil. Sikorski era susținut de un grup de investitori care își spuneau Argonauții.

Ca pilot l-au ales pe celebrul René Fonck, care luptase în război pe un bombardier. Fonck doborâse 75 de avioane germane – el susținea că erau de fapt peste 120 –, realizare cu atât mai remarcabilă cu cât nu zburase decât în ultimii doi ani de război. Pe primii doi i-a petrecut săpând tranșee înainte de a convinge forțele aeriene franceze să-i dea o șansă să urmeze cursuri de pilotaj. Fonck se pricepea ca nimeni altul să doboare avioane inamice, dar mai ales să evite avarierea aparatului său de zbor. În toate luptele pe care le-a purtat, avionul lui Fonck a fost nimerit o singură dată de un glonț inamic. Din păcate, abilitățile și temperamentul necesare în luptă nu coincid

neapărat cu cele necesare pentru a pilota cu succes un avion peste o întindere imensă și pustie de apă.

În ceea ce privește pregătirile, Fonck parcă nu era în toate mințile. Mai întâi, a insistat să pornească înainte ca avionul să fi fost testat în mod corespunzător, spre disperarea lui Sikorski. După aceea, mai rău: l-a supraîncărcat până la refuz, cu combustibil de rezervă, o groază de echipamente de salvare, două tipuri de radio, haine de schimb, cadouri pentru prieteni și susținători și multă mâncare și băutură, inclusiv vinuri și șampanie. A luat la pachet inclusiv carne de broască-țestoasă, curcan și rață care să fie gătită și consumată după aterizarea în Paris, la dineul triumfal, de parcă în Franța nu găseau nimic de mâncare. După ce a fost încărcat, avionul cântărea în total vreo 14 tone, cu mult peste greutatea pe care era proiectat – sau, probabil, capabil – s-o ridice de la sol.

Pe 20 septembrie s-a aflat vestea că doi francezi, maiorul Pierre Weiss și locotenentul Challé, zburaseră fără escală de la Paris la Bandar Abbas, în Persia (actualul Iran), pe o distanță de 5 200 de kilometri, aproape cât de la New York până la Paris. Încântat de această demonstrație a superiorității înnăscute a aviatorilor francezi, Fonck a insistat să se înceapă imediat pregătirile pentru plecare.

În dimineața următoare, în fața unei mulțimi numeroase, avionul lui Sikorski – căruia, în toată graba aceea, nici nu mai apucaseră să-i dea un nume – a fost așezat în poziție de decolare și cele trei motoare argintii, uriașe au pornit. Încă din clipa în care a început să ruleze greoi pe pistă a fost evident că lucrurile nu erau deloc în regulă. În anii '20 aerodromurile erau niște simple izlazuri, iar aerodromul Roosevelt nu era nici el mai breaz. Deoarece avionul avea nevoie de o distanță mai mare de rulare pentru a decola, a trebuit să traverseze și două drumuri de țară, care nu fuseseră nivelate – ceea ce reamintea, în mod dureros, că toată operațiunea fusese organizată pe fugă. Când avionul lui Sikorski a săltat în viteză peste al doilea drum, o bucată din trenul de aterizare a căzut, avariind direcția stângă, iar o roată desprinsă a sărit cât colo. Cu toate acestea, Fonck a tot accelerat, până ce aproape că a ajuns la viteza necesară pentru decolare. Din păcate, aproape nu a fost suficient. Mii de oameni și-au dus mâna la gură când avionul a ajuns la capătul pistei, fără să se fi desprins niciun centimetru de la sol, și s-a prăbușit stângaci pe un rambleu de șase metri, dispărând din raza vizuală a publicului.

Câteva clipe, mulțimea de gură-cască a rămas încremenită într-o tăcere uluită și sinistră. Se auzea cum ciripesc păsărelele, ceea ce dădea scenei o notă de serenitate care, evident, se potrivea ca nuca-n perete cu catastrofa ce tocmai se petrecuse sub ochii lor. Apoi totul a revenit la cruda realitate odată cu o uriașă explozie, când s-au aprins 2 850 de galoane de combustibil de aviație, scuipând o minge de foc până la 15 metri în aer. Fonck și copilul său, Lawrence Curtin, au reușit cumva să scape cu viață, însă ceilalți doi membri ai echipajului au ars în scaunele lor. Incidentul a îngrozit lumea aviației. Și restul lumii era îngrozită, dar în același timp voia mai mult, cu o plăcere morbidă.

Pentru Sikorski, a fost o prăbușire deopotrivă economică și emoțională. Construirea avionului costase peste 100.000 de dolari, însă finanțatorii săi nu plățiseră deocamdată decât o parte din această sumă, iar acum, că avionul se făcuse țandări, nu mai voiau să achite și restul. Până la urmă Sikorski avea să-și facă o nouă carieră, consacrându-se construcției de elicoptere, dar deocamdată această poveste cu el și Fonck, cu avionul și visurile lor era încheiată.

Pentru moment era prea târziu și pentru alți aviatori care ar fi aspirat la un zbor transoceanic. Din cauza condițiilor meteorologice, zborurile peste Atlanticul de Nord nu se puteau realiza în siguranță decât într-un interval de câteva luni pe an. Acum toți trebuiau să aștepte până în primăvara următoare.

Și a venit primăvara. America avea trei echipe în competiție, toate cu avioane excelente și echipaje experimentate. Până și numele avioanelor – Columbia, America, American Legion – arătau măsura în care aceasta devenise o chestiune de mândrie națională. Inițial cei mai mari sorti de izbândă îi avea Columbia, monoplanul cu care Chamberlin și Acosta stabiliseră recordul pentru anduranță chiar înainte de Paște. Însă la două zile după acest zbor crucial a ieșit din fabrica de la Hasbrouck Heights, New Jersey, un avion și mai impresionant și mult mai scump. Acesta era America, cu trei motoare puternice și spațiu pentru un echipaj de patru persoane. Liderul echipei de pe America era un ofițer de marină, Richard Evelyn Byrd, de 37 de ani, un om care părea să se fi născut ca să devină erou. Un bărbat plăcut și chipeș, făcea parte din una dintre cele mai vechi și mai distinse familii americane. Aceasta se impusese în Virginia încă de pe vremea lui George Washington. Fratele lui Richard, Harry, era guvernatorul

statului. Și Richard Byrd era deja un aventurier faimos în 1927. Cu un an înainte, în primăvară, fusese primul care survolase Polul Nord, împreună cu pilotul Floyd Bennett (deși, de fapt, așa cum vom vedea, au existat mult timp îndoieli cu privire la veridicitatea reușitei lui).

Acum expediția lui Byrd era de departe cel mai generos sponsorizată și cea mai autoproclamat patriotică, grație lui Rodman Wanamaker, proprietarul unui lanț de magazine din Philadelphia și New York, care a pus la bătaie 500.000 de dolari și a mai strâns bani (nu știm câți) și de la alți importanți oameni de afaceri. Prin Wanamaker, Byrd controla acum închirierea aerodromului Roosevelt, singurul din New York cu o pistă suficient de lungă pentru un avion construit ca să traverseze Atlanticul. Fără permisiunea lui Byrd, nici nu puteai visa să concurezi pentru Premiul Orteig.

Wanamaker a insistat ca operațiunea să fie exclusiv americană. Era aici o oarecare ironie, întrucât cel care proiectase avionul, un tip căpos și dificil pe nume Anthony Fokker, era olandez și chiar și aparatul de zbor fusese construit parțial în Olanda. Mai rău, deși rareori se amintește de asta, era faptul că Fokker își petrecuse anii de război în Germania, concepând avioane pentru nemți. Își luase chiar și cetățenie germană. Contribuția sa la superioritatea aeriană a germanilor era faptul că inventase un dispozitiv de sincronizare care permitea executarea focului de mitralieră printre palele elicei avionului. În mod uluitor, până atunci, tot ce puteau face constructorii de avioane era să blindeze elicele și să spere că gloanțele care se izbeau de acestea nu ricoșau în cabină. Alternativa era să nu se monteze mitralierele în dreptul elicei, dar asta însemna că piloții nu mai puteau să le încarce din nou ori să le repună în funcțiune când se blocau, ceea ce se întâmpla frecvent. Mitraliera lui Fokker le-a oferit aviatorilor germani un avantaj letal pentru o vreme, el fiind astfel răspunzător pentru mai multe victime în rândul Aliaților decât orice alt individ. Totuși, acum insista că nu fusese niciodată de partea germanilor. „Țara mea a rămas neutră pe tot parcursul marelui conflict, iar într-un sens anume, neutru am rămas și eu”, scria în autobiografia sa de după război, Flying Dutchman. Nu a explicat niciodată în ce sens considera că fusese neutru, fără îndoială pentru că nu fusese neutru în niciun sens.

Byrd nu l-a suportat niciodată pe Fokker și acum, în aprilie 1927, dușmănia lor a ajuns la paroxism. Cu puțin înainte de ora 6 seara, Fokker și trei membri din echipa lui Byrd – copilotul Floyd Bennett, navigatorul



George Noville și Byrd însuși – s-au îngrămădit nerăbdători în carlingă. Fokker era la manșă în acest prim zbor. Avionul a decolat lin și a zburat fără cusur, însă, când să aterizeze, America, atras de ineluctabila forță a gravitației, s-a înclinat în față și s-a prăbușit cu botul înainte. Problema era că toată greutatea se afla în partea din față și niciunul dintre cei patru nu se putea muta spre coada avionului pentru a redistribui greutatea, deoarece un rezervor mare de combustibil bloca toată partea din mijloc a fuzelajului.

Fokker a survolat aerodromul, cântărindu-și opțiunile (sau, mai degrabă, realizând că nu are de ales), și a încercat să aterizeze cu mare băgare de seamă. Ce a urmat a devenit de îndată subiectul unei dispute încinse. Byrd susținea că Fokker a luat mâinile de pe manșă și a făcut tot posibilul să se salveze pe sine, lăsându-i pe ceilalți în voia sortii. Fokker a negat vehement. Era imposibil să sari dintr-un avion care se prăbușea, a zis el. „Poate că Byrd era surescitat și i s-o fi părut”, scria Fokker cu un sarcasm amar în autobiografia sa. S-au mai păstrat niște scurte imagini filmate ale accidentului, cam neclare, în care se vede avionul aterizând forțat, înclinându-se în față și dându-se peste cap, totul într-o mișcare continuă, ca un copil care face o tumbă. Fokker, ca toți ceilalți din avion, nu ar fi putut decât să-și adune tot curajul și să se țină bine.

În filmuleț, avionul nu pare să se fi avariat prea tare, dar în interior era un haos complet. O bucată de elice a sfâșiat cockpitul și i-a perforat pieptul lui Bennett. Rănit grav, acesta sângera abundant. Noville, știind bine că flăcările îi ucisese pe doi dintre oamenii lui Fonck, a lovit cu pumnii învelișul de pânză al avionului, disperat să iasă. L-a urmat Byrd, atât de furios pe Fokker – se spune –, încât nici nu a observat că avea brațul stâng rupt și că îi atârna într-un mod nefiresc. Fokker, care a scăpat teafăr, s-a apucat să țipe la Byrd, acuzându-l că supraîncărcase avionul la primul zbor.

Acest episod a iscat resentimente adânci în tabăra lui Byrd, întârziind planurile echipei cu mai multe săptămâni. Bennett a fost dus de urgență la spitalul din Hackensack, unde a rămas în stare critică în următoarele zece zile. De-acum nu mai putea face parte din echipă. Avionul a trebuit să fie reconstruit aproape în întregime – și chiar reproiectat în mare parte pentru ca greutatea să fie distribuită mai bine. Deocamdată, echipa lui Byrd ieșise din cursă.

Mai rămăneau alte două avioane americane, dar, din nefericire, soarta nu le-a surâs nici acestora. Pe 24 aprilie, la opt zile după accidentul lui Byrd, Clarence Chamberlin s-a lăsat convins să le ia la bord pe fetița de 9 ani a

proprietarului Columbiei, Charles A. Levine, și pe fiica unui funcționar de la Camera de Comerț din Brooklyn, pentru o scurtă plimbare peste Long Island. Micile pasagere ale lui Chamberlin au avut parte de un zbor mai palpitant decât se așteptaseră, deoarece trenul de aterizare s-a dezmembrat la decolare, rămânând fără o roată, ceea ce însemna că nu îi mai rămăsese decât una la aterizare. Chamberlin a executat o aterizare aproape perfectă fără să fie răniți nici el, nici pasagerele sale, însă aripa a lovit solul, avionul fiind îndeajuns de avariat pentru ca planurile echipei Columbia să se amâne foarte mult.

Toate speranțele se îndreptau acum către doi ofițeri de marină foarte populari de la baza navală Hampton Roads din Virginia, Noel Davis și Stanton H. Wooster. Davis și Wooster erau doi aviatori inteligenți și capabili, iar avionul lor, un Keystone Pathfinder construit în Bristol, Pennsylvania, era nou-nouț și propulsat de trei motoare Wright Whirlwind. Însă ceea ce nu știau mulți era că, la livrare, avionul cântărea cu 520 de kilograme mai mult decât ar fi trebuit. Davis și Wooster au efectuat o serie de zboruri de probă, crescând de fiecare dată, cu prudență, cantitatea de carburant, și nu au avut niciun fel de probleme. Și-au programat ultimul zbor de încercare pe 26 aprilie, la două zile după aterizarea forțată a lui Chamberlin. De data aceasta aveau să decoleze cu rezervorul plin cu 7 700 de litri de combustibil, deci cu aproape o pătrime mai mult decât încercase avionul să ridice anterior.

Printre cei care au venit să-i încurajeze erau și tânăra soție a lui Davis, cu copilașul lor în brațe, și logodnica lui Wooster. De data aceasta avionul s-a ridicat cu greu de la sol. S-a înălțat într-un târziu, însă nu destul pentru a evita un șir de copaci ce mărgineau un câmp din apropiere. Wooster a cotit înclinând brusc aparatul de zbor, care a pierdut portanța și s-a prăbușit cu un zgomot înfiorător. Davis și Wooster au murit pe loc. Cel puțin deocamdată, America nu mai avea niciun concurent înscris în cursă.

Colac peste pupăză, lucrurile mergeau destul de bine pentru străini. În timp ce aviatorii americani își investeau toate energiile în avioane terestre, italienii considerau că hidroavioanele erau cheia succesului în viitor. Hidroavioanele aveau multe atuuri. Nu mai era nevoie de aerodromuri, căci puteau ateriza pe orice apă suficient de întinsă. Hidroavioanele puteau să traverseze oceane făcând escale pe insule, să urmeze cursul unor râuri până în inima unor continente acoperite de junglă, să oprească în comunitățile din

zonele de coastă care nu aveau suficient spațiu pentru o pistă de aterizare și în general să ajungă în locuri în care avioanele convenționale nu erau capabile.

Nimeni nu a demonstrat versatilitatea și utilitatea hidroavioanelor mai bine decât aviatorul italian Francesco de Pinedo. Fiul unui avocat din Napoli, Pinedo era un om educat și se îndrepta spre o carieră frumoasă când și-a descoperit pasiunea pentru zbor. Iar zborul a devenit viața lui. În 1925, însoțit de un mecanic pe nume Ernesto Campanelli, Pinedo a zburat din Italia până în Australia, întorcându-se via Japonia. Au făcut escale destul de dese, rămânând mereu aproape de coastă, iar călătoria a durat în total șapte luni, fiind totuși vorba despre 55.000 de kilometri, o distanță uriașă oricum ai lua-o. Pinedo a devenit erou național. Benito Mussolini, care ajunsese la putere în 1922, l-a copleșit cu onoruri. Mussolini era fascinat de zborul cu avionul – de viteza și îndrăzneala pe care le implica, precum și de faptul că promitea superioritatea tehnologică. Toate aceste calități erau minunate întrucipate, după părerea lui, de napolitanul mărunțel și îndesat care a devenit emisarul său în domeniul aviației.

Revista Time, înființată cu patru ani în urmă și fermecată de stereotipuri, îl numea pe Pinedo în primăvara anului 1927 „un pilot de bombardier fascist și oacheș”. (În Time aproape toată lumea de la sud de Alpi era „oacheșă”.) În realitate, Pinedo nu era tocmai oacheș și nici pilot de bombardier – în timpul războiului zburase în misiuni de recunoaștere –, însă era într-adevăr fascist convins. Cu cămașa sa neagră, părul dat cu briantină, maxilarul proeminent și obiceiul de a sta cu mâinile în șolduri, Pinedo era, într-o măsură aproape comică, întruciparea unui fascist țănoș și mulțumit de sine. Asta nu a constituit o problemă pentru nimeni atât timp cât a rămas în Europa, dar în primăvara anului 1927 a venit în America. Mai rău, a făcut asta în cel mai eroic mod cu putință.

În timp ce americanii care sperau să traverseze în zbor Atlanticul se chinuiau să-și pună la punct avioanele, Pinedo a ajuns, foarte eficient, în Statele Unite de-a lungul coastei Africii, prin Insulele Capului Verde, America de Sud și Caraibe. Era prima traversare a Atlanticului către vest cu un avion, un fapt mareț în sine, chiar dacă se făcuseră escale. Pinedo a ajuns în Statele Unite la sfârșitul lunii martie, în New Orleans, și a început să străbată țara fără grabă, deși nu era întotdeauna bine primit.

Oamenii nu prea știau cum să-l ia. Pe de o parte, era, fără îndoială, un aviator talentat și îndreptățit la o paradă, două, acolo. Pe de altă parte, era

reprezentantul unei forme de guvernământ odioase, admirată de mulți imigranți italieni, care erau percepuți astfel drept o amenințare la adresa stilului de viață american. Într-o perioadă în care eforturile Americii în domeniul aviației se loveau numai de piedici, șirul de victorii obținute de Pinedo în toată lumea începeau să pară cam lipsite de considerație.

După New Orleans, Pinedo s-a îndreptat spre vest, către California, făcând escală la Galveston, San Antonio, Hot Springs și în alte comunități pentru a realimenta și a primi ovațiile unor mici grupuri de susținători și ale unui număr mult mai mare de simpli curioși. Pe 6 aprilie, în drum spre San Diego, unde era așteptat, a aterizat pe un lac de acumulare – Lacul Roosevelt –, în deșertul care se întinde la est de Phoenix. Chiar și în acest loc izolat s-au adunat o mulțime de curioși. În timp ce aceștia priveau plini de reverență cum era alimentat avionul, un tânăr pe nume John Thomason și-a aprins o țigară și, fără să se gândească, a aruncat chibritul în apă. Aceasta, acoperită cu un strat de ulei și combustibil pentru avion, s-a aprins cu o bufnitură care i-a făcut pe toți să se împrăstie care-n-cotro. În doar câteva secunde, avionul iubit al lui Pinedo a fost înghițit de flăcări în timp ce oamenii care îl alimentau se îndepărtau înotând, ca să-și salveze viața.

Pinedo, care lua prânzul la un hotel de pe malul lacului, a ridicat ochii din farfurie și, în locul avionului, a văzut numai fum. Avionul a fost distrus complet de flăcări, cu excepția motorului, care s-a scufundat la 18 metri adâncime. Presa italiană, deja hipersensibilă la sentimentele antifasciste din America, a conchis că acesta era un act de sabotaj trădător. „O crimă abjectă împotriva fascismului!”, striga un titlu de ziar. „Un act odios al antifasciștilor”, răspundea altul. Ambasadorul american în Italia, Henry P. Fletcher, a turnat gaz pe foc trimițându-i în grabă lui Mussolini o scrisoare în care se scuza, afirmând că incendiul fusese un „act de nebunie criminală” și promițând că „vinovații vor fi găsiți și pedepsiți cu asprime”. Multe zile după aceea, transmitea un corespondent al revistei Times de la Roma, cetățenii Italiei nu prea au mai vorbit decât despre acest obstacol catastrofal ridicat în calea „eroului, supraomului, semizeului lor, de Pinedo”. Până la urmă, s-a calmat toată lumea și a acceptat că nu a fost decât un accident, dar suspiciunile au continuat să mocnească și, începând din acel moment, Pinedo, echipajul și bunurile lui au fost păzite de voluntari fasciști cu mutre amenințătoare, înarmați cu pumnale și bastoane.

Pinedo i-a lăsat pe trepădușii lui să scoată motorul din lac și să-l usuce în timp ce el a plecat în est, la New York, ca să aștepte acolo livrarea altui

avion pe care Mussolini i-a promis că i-l trimite din Italia fără întârziere.

Desigur, el habar nu avea că necazurile sale, atât în viață, cât și în aer, abia începuseră.

Atenția lumii s-a îndreptat apoi spre Paris, unde, în zorii zilei de 8 mai, doi tipi cam trecuți, în niște combinezoane de zbor groase, ieșeau din clădirea administrativă a aerodromului Le Bourget în aplauzele pline de respect ale unor simpatizanți. Cei doi, căpitani Charles Nungesser și François Coli, pășeau rigid și oarecum timid. Din cauza echipamentului lor greu, care era necesar pentru că urmau să zboare 5 800 de kilometri într-un cockpit deschis, arătau straniu, ca niște copii în salopete de schi.

Mulți dintre simpatizanții lor petrecuseră toată noaptea și încă erau îmbrăcați în ținută de seară. The New York Times scria că scena semăna cu o petrecere în grădină. Printre cei care veniseră să-i petreacă se numărau și amicul lui Nungesser, boxerul Georges Carpentier, și șansonetistul Maurice Chevalier, cu amanta lui, o celebră cântăreață și actriță de film care își spunea, simplu – și senzual –, Mistinguett.

Nungesser și Coli erau eroi de război, iar de obicei afixau aerul calm și arogant al celor obișnuiți cu pericolele, dar în ziua aceea lucrurile stăteau puțin diferit. Coli, la 46 de ani, era o figură venerabilă: nu mulți aviatori mai apucau vârsta de 46 de ani, darămite să mai și zboare! Purta dezinvolt un monoclu negru în orbita ochiului drept, pe care îl pierduse – una dintre cele cinci răni cu care se alesese în luptă. Dar asta nu era nimic în comparație cu tendința extravagantă a lui Nungesser de a colecționa tot felul de răni. În război a fost rănit de mai multe ori ca oricine; sau, dacă o fi fost vreunul care l-a întrecut, nu s-a mai ridicat de jos. Nungesser avea așa de multe răni, încât după război le-a înșirat pe toate pe cartea lui de vizită. Printre acestea se numărau: șase fracturi de maxilar (mai exact, patru de maxilar, două de mandibulă); fractură de craniu și de palat; răni de glonț în gură și la ureche; dislocări ale încheieturii mâinii, claviculei, gleznei și genunchilor; pierderea unor dinți; o rană provocată de șrapnel la trunchi; contuzii multiple; fracturi multiple la picioare; leziuni interne multiple; și contuzii „prea numeroase ca să le mai enumăr”. De asemenea, a fost grav rănit într-un accident de mașină în care persoana ce îl însoțea a murit. Adesea era atât de distrus, încât trebuia să fie dus pe brațe de membrii echipajului până la avion și băgat cu mare grijă în cockpit. În ciuda rănilor sale, Nungesser a doborât 44 de avioane (el spunea că mult mai multe),

cifra depășită printre aviatorii francezi doar de René Fonck, și a primit atâtea medalii, că zdrăngănea tot când pășea. Și pe acestea le-a înșirat pe cartea sa de vizită.

La fel ca atâția alți aviatori, și el s-a trezit cam fără rost după armistițiu. O vreme a lucrat ca gaucho în Argentina, a făcut demonstrații aviatice în America împreună cu prietenul lui, marchizul de Charette, și a jucat într-un film intitulat Sky Raiders, turnat pe aerodromul Roosevelt din New York, unde se adunau acum concurenții care aspirau să câștige Premiul Orteig.

Cu șarmul său galic și pieptul plin de medalii, lui Nungesser nu îi rezista nicio femeie, iar în primăvara anului 1923, după o idilă furtunoasă, s-a logodit cu o tânără mondenă din New York care purta gloriosul nume Consuelo Hatmaker. Domnișoara Hatmaker, care nu avea decât 19 ani, era descendenta unui lung șir de femei pline de viață. Mama ei, pe numele de domnișoară Nellie Sands, era o celebră frumusețe căreia nu i-au putut face față trei soți, printre care și domnul Hatmaker – tatăl fetei –, de care Nellie s-a descotorosit printr-un divorț în 1921. Acest domn zăpăcit, dar bine intenționat nu a fost de acord cu căsătoria fiicei sale cu căpitanul Nungesser pe motivul – întemeiat, la prima vedere – că Nungesser era sărăntoc, schilod, cam mojit, nu își putea găsi de lucru decât pe timp de război și, pe deasupra, era și francez. Totuși, fosta soție a domnului Hatmaker nu era de aceeași părere cu el în această chestiune – ea nu numai că aproba această căsătorie, ci chiar a anunțat că se va cununa și ea în aceeași zi cu ultimul său amoret, un necunoscut, căpitanul american William Waters, un tip simpatic care se pare că a stârnit pentru scurt timp interesul lumii numai de două ori în viața lui: o dată când s-a însurat cu doamna Hatmaker și o dată când au divorțat, câțiva ani mai târziu. Așa că mama și fiica s-au cununat în cadrul unei ceremonii comune la Dinard, în Bretania, nu departe de locul în care Charles Nungesser avea să-și zărească pentru ultima oară meleagurile natale, în primăvara anului 1927.

Consuelo și Charles nu au avut o căsnicie fericită. Ea a declarat răspicat de la bun început că nu vrea să locuiască în Franța, în timp ce el nu suferea să trăiască în altă parte. S-au despărțit după scurt timp și au divorțat în 1926. Însă este evident că lui Nungesser îi părea rău, pentru că le spunea prietenilor lui că poate un gest eroic l-ar readuce împreună cu seducătoarea Consuelo și eu la fel de seducătoarea ei avere. Ambițiile lui Nungesser au fost alimentate de ghinionul lui Fonck: în urma accidentului acestuia din toamna anterioară, Nungesser a reușit să-l convingă pe Pierre Levasseur, un

constructor de aeronave, să-i dea un avion, pentru a spăla rușinea de pe obrazul Franței. Un premiu asigurat de un francez și câștigat de niște aviatori francezi cu un aparat de zbor francez avea să crească, evident, prestigiul francezilor. Coli s-a alăturat bucuros echipei ca navigator. Și-au botezat avionul L'Oiseau Blanc – Pasărea albă – și l-au vopsit în alb ca să fie mai ușor de depistat dacă avea cumva să se prăbușească în mare.

Decolarea de la Paris era o dovadă de vanitate patriotică ce avea să le aducă sfârșitul, după părerea multora. Asta însemna că aveau să zboare împotriva vântului, ceea ce urma să-i încetinească și să crească foarte mult consumul de carburant. Motorul era un Lorraine-Dietrich răcit cu apă, aceeași marcă folosită de Pinedo ca să ajungă în Australia, așa că avea pedigree, dar nu era un motor construit anume pentru zboruri transoceanice. Oricum, nu puteau încărca la bord carburant decât pentru circa 40 de ore de zbor, ceea ce nu le lăsa aproape nicio marjă de eroare. Nungesser părea să știe că ceea ce sperau ei să îndeplinească era probabil imposibil. Pe 8 mai, în timp ce se învârtea pe lângă avion, le zâmbea chinuit celor veniți să-l încurajeze, părând cu mintea aiurea. Ca să-și mai revină, a acceptat o injecție intravenoasă cu cafeină, care în mod sigur i-a sporit surescitarea.

În schimb, Coli părea cât se poate de relaxat, dar era de acord cu Nungesser că avionul era supraîncărcat și că trebuiau să-i mai ușureze povara. Au hotărât să renunțe la majoritatea rațiilor de mâncare, precum și la vestele de salvare și la barca gonflabilă. Dacă s-ar fi prăbușit, nu prea mai aveau nimic care să-i ajute să supraviețuiască în afară de un aparat care distila apa de mare, o bucată de gută cu cârlig și câteva alimente care formau o adunătură ciudată: trei conserve de ton și una de sardine, vreo zece banane, un kilogram de zahăr, un termos cu cafea fierbinte și niște coniac. Chiar și după ce au descărcat proviziile, avionul lor cântărea aproape cinci tone și jumătate. Nu mai decolase niciodată până atunci cu o încărcătură așa de mare.

Când s-au încheiat pregătirile, Coli și-a îmbrățișat soția, apoi el și Nungesser le-au făcut cu mâna celor veniți să-i susțină și au urcat la bord. Au inițiat decolarea la ora 5.15 dimineața. Pista din Le Bourget era lungă de 3, 2 kilometri și avea să le trebuiască aproape toată ca să se desprindă de la sol. Avionul a străbătut întinderea de iarbă cu o încetineală temătoare la început, prinzând însă treptat viteză. La un moment dat, s-a înălțat puțin, dar s-a lăsat iarăși la sol, țopăind, și a mai rulat vreo 270 de metri până ce, într-un târziu, a reușit cu chiu, cu vai să decoleze. Inginerul-șef, care alergase pe

lângă avion o bună bucată de pistă, a căzut în genunchi, izbucnind în plâns. Chiar și simpla decolare era un triumf nemaivăzut. Niciun avion înscris în cursa transatlantică nu mai făcuse așa ceva până atunci. Mulțimea a izbucnit în urale. Pasărea albă s-a înălțat chinuitor de lent în ceața lăptoasă a văzduhului, spre apus, și s-a îndreptat către Canalul Mânecii. Peste o oră și 27 de minute, la 6.48 dimineața, Nungesser și Coli au ajuns în dreptul falezelor calcaroase ale Normandiei, la Étretat. O escadrilă formată din patru avioane de escortă și-au înclinat aripile în semn de salut și au făcut cale-ntoarsă, iar L'Oiseau Blanc și-a continuat drumul singur în direcția Insulelor Britanice și a apelor reci ale Atlanticului de dincolo de ele.

Toată Franța aștepta cu sufletul la gură.

În ziua următoare a sosit vestea îmbucurătoare că aviatorii reușiseră. Nungesser est arrivé, anunța entuziasmat ziarul parizian L'Intransigeant (atât de entuziasmat, încât a pus un circumflex pe arrivé în loc de accent ascuțit). O publicație rivală, Paris-Presse, cita primele cuvinte rostite de Nungesser în fața poporului american după aterizare. Conform articolului, Nungesser aterizase lin și elegant în portul New York, oprind avionul în fața Statuii Libertății (care provenea tot din Franța, după cum sublinia ziarul cu mândrie). Odată ajunși la țărm, cei doi aviatori au fost întâmpinați de un oraș jubilent, impresionant până la frenezie, și au defilat pe Fifth Avenue sub o ploaie de confetti.

La Paris, vestea bună aproape că a paralizat orașul. Băteau clopotele. Trecătorii se îmbrățișau, plângând de bucurie, chiar dacă nu se cunoșteau. Mulțimi de oameni se adunau în jurul oricui avea în mână un ziar. Levasseur a trimis o telegramă de felicitare. Acasă la mama lui Coli, la Marsilia, s-a desfăcut o șampanie. „Știam că băiatul meu o să reușească, pentru că mi-a spus că o să reușească”, a zis mama lui Coli, cu lacrimi de bucurie și de ușurare curgându-i pe obraji.

Însă curând s-a aflat că cele două articole nu numai că transmiteau informații greșite, ci erau de-a dreptul niște născoceli. Nungesser și Coli nu ajunseseră deloc la New York. Nu se mai știa nimic de ei și existau temeri că dispăruseră pentru totdeauna.

S-a inițiat de îndată o impresionantă mobilizare de forțe ca să răscolească oceanul. Au fost trimise nave militare și vase comerciale, având instrucțiuni să dea dovadă de cea mai mare vigilență. Și dirijabilul militar USS Los Angeles a primit ordin să pornească în căutarea lor. Pachebotul



France, care plecase din Le Havre și era în drum spre New York, a primit instrucțiuni de la guvernul francez să se abată de la cursul normal mai spre nord, în ciuda riscului de a se lovi de aisberguri, în speranța că va da peste fuzelajul Păsării albe plutind pe ocean. La aerodromul Roosevelt, Rodman Wanamaker a oferit 25.000 de dolari celui ce reușea să-i găsească pe aviatorii dispăruți, morți sau vii.

Până la sfârșitul zilei oamenii încă au sperat că Nungesser și Coli vor apărea triumfători dintr-o clipă în alta la orizont, dar șansele scădeau cu fiecare oră care trecea, iar vremea deja mohorâtă s-a stricat de-a binelea. Peste estul Atlanticului s-a lăsat o ceață deasă, învăluind și coasta nord-americană din Labrador până în statele Atlanticului mijlociu. La Ambrose Light, un far plutitor din dreptul portului New York, paznicul a relatat că mii de păsări care migrau, ca în fiecare an, spre nord se rătăciseră, așa că se refugiaseră pe fiecare centimetru pătrat al farului, formând un tablou sinistru. La Sandy Hook, New Jersey, patru proiectoare cercetau neconținut cerul – dar în zadar, căci fasciculele lor nu puteau învinge negura de nepătruns. În Newfoundland, temperatura a scăzut vertiginos și chiar a nins puțin.

Neștiind că aviatorii renunțaseră în ultimul moment la proviziile lor de rezervă, unii comentatori remarcau că Nungesser și Coli aveau la ei suficiente alimente cât să reziste câteva săptămâni, iar avionul lor era proiectat să plutească pe apă la nesfârșit. (Nu era așa.) Multora le dădea speranțe faptul că în urmă cu doi ani un aviator american, comandorul John Rodgers, și trei membri ai echipajului său, care încercaseră să zboare din California până în Hawaii, au plutit în apele Pacificului nouă zile, timp în care lumea îi crezuse morți, fiind în cele din urmă salvați de un submarin.

Acum se zvonea că Nungesser și Coli apăruseră în diferite locuri – ba în Islanda, ba în Labrador, culeși din mare de una sau alta dintre navele aflate în trecere. Trei bărbați din Irlanda au afirmat că i-au văzut, ceea ce le-a dat speranțe unora, în timp ce alții se gândeau că nu prea puteau pune mare bază pe aceste declarații, de vreme ce nu îi văzuseră decât trei oameni dintr-o națiune de trei milioane. 16 persoane din Newfoundland, majoritatea din Harbour Grace sau din împrejurimi, au afirmat că au auzit ori au văzut un avion, deși niciuna nu a putut să-l identifice cu certitudine, iar alte relatări similare s-au înregistrat în Noua Scoție, Maine, New Hampshire și chiar mai la sud, în Port Washington, Long Island.

Un vânător canadian a adus un mesaj semnat de Nungesser, dar s-a descoperit că mesajul era plin de greșeli, iar scrisul nu semăna deloc cu cel al lui Nungesser, ci cu al vânătorului respectiv. S-au găsit și mesaje în niște sticle aruncate în mare, care au continuat să apară până în 1934. Însă nici urmă de Pasărea albă sau de ocupanții săi.

În Franța circula zvonul că Biroul American de Meteorologie le ascunsese francezilor informații cruciale, pentru ca aviatorii americani să fie în avantaj. Myron Herrick, ambasadorul american, a trimis o telegramă la Washington în care afirma că în acel moment nu era înțelept ca aviatorii americani să încerce traversarea Atlanticului.

În ansamblu, a fost o săptămână îngrozitoare pentru aviația franceză. În același timp cu decolarea lui Nungesser și Coli de pe Le Bourget, francezii au mai încercat un zbor ambițios – acum dat uitării de restul lumii și trecut cu vederea chiar și la vremea aceea: trei aviatori, Pierre de Saint-Roman, Hervé Mouneyres și Louis Petit, au decolat din Senegal, pe coasta vestică a Africii, îndreptându-se către Brazilia. La doar 200 de kilometri de coasta Braziliei, au transmis prin radio vestea bună că urmează să sosească într-o oră și ceva – cel puțin așa a relatat un corespondent al revistei Time. Din acel moment nu a mai auzit nimeni de ei. Nu s-au găsit niciodată rămășițele avionului.

În nouă luni, 11 oameni muriseră în încercarea de a traversa Atlanticul pe calea aerului. Abia în acest moment, când nimic nu mergea bine pentru nimeni, un tânăr deșirat poreclit Slim a venit din vest, anunțându-și intenția de a traversa oceanul de unul singur. Numele său era Charles Lindbergh.

Vara care tocmai începea avea să fie una cum nu s-a mai pomenit.

## Mai Puștiul

*„În primăvara lui '27, ceva strălucitor și străin a traversat cerul”.*  
F. Scott Fitzgerald, *My Lost City*

### Capitolul 1

Cu zece zile înainte să devină atât de faimos, încât se strâneau oameni buluc în jurul clădirilor în care se afla, iar chelnerii se băteau pentru orice

cocean de porumb pe care îl lăsa în farfurie, nu auzise nimeni de Charles Lindbergh. The New York Times îl pomenise o dată, în contextul iminentelor zboruri peste Atlantic. Și îi scrisese numele greșit.

În 1927, știrea care a șocat tot poporul în zilele când primăvara făcea loc verii era o crimă sinistră comisă în casa modestă a unei familii din Long Island, care, întâmplător, se afla foarte aproape de aerodromul Roosevelt, unde se adunau acum aviatorii ce aspirau să realizeze un zbor transatlantic. Ziarele, cuprinse de frenezie, l-au numit „Cazul ferestrei-ghilotină”. Povestea era după cum urmează.

În toiul nopții de 20 martie 1927, pe când domnul și doamna Albert Snyder dormeau unul lângă altul, dar în paturi separate, în casa lor de pe 222nd Street, aflată într-un cartier liniștit din Queens Village, unde locuiau familii din clasa de mijloc, doamna Snyder a auzit niște zgomote pe holul de la etaj. Când s-a dus să vadă ce era, a dat nas în nas cu o namilă de om – o „matahală”, le-a povestit ea polițiștilor – chiar în fața ușii dormitorului. Vorbea cu accent străin cu alt individ, pe care ea nu îl vedea. Până să se dezmeticească doamna Snyder, matahala a pus mâna pe ea și i-a tras o mamă de bătaie soră cu moartea, de a rămas lată, fără simțiri, vreo șase ore. Apoi el și complicele s-au dus lângă patul domnului Snyder, l-au sugrumat pe bietul om cu o sârmă de agățat tablouri și i-au zdrobit țeasta cu contragreutatea de la o fereastră-ghilotină. Aceasta a stârnit imaginația publicului și a inspirat numele cazului. Cei doi răufăcători au răscolit apoi sertarele din toată casa și și-au luat tălpășița cu bijuteriile doamnei Snyder, însă au lăsat un indiciu legat de identitatea lor sub forma unui ziar în limba italiană, uitat pe o masă la parter.

A doua zi The New York Times era fascinat, dar confuz. Pe prima pagină titra cu litere de-o șchioapă:

UN GRAFICIAN ESTE UCIS ÎN PATUL LUI;  
SOȚIA LEGATĂ FEDELEȘ, CASA ÎNTOARSĂ PE DOS;  
POLIȚIA NU ȘTIE CARE AR FI MOTIVUL

Articolul menționa că un doctor pe nume Vincent Juster de la St. Mary Immaculate Hospital o examinase pe doamna Snyder, dar nu-i găsisese niciun cucui care să justifice cele șase ore în care a zăcut fără cunoștință. De fapt, nu găsisese niciun fel de răni pe corpul ei. Nesigur, a sugerat că leșinul ei prelungit fusese, poate, cauzat de trauma suferită, și nu de o lovitură propriu-zisă.

Totuși, între timp, detectivii ajunseseră să fie mai degrabă bănuitori decât confuzi. În primul rând, nu au găsit semne că s-ar fi pătruns prin efracție în casa familiei Snyder, care, oricum, era prea modestă ca să constituie ținta unor hoți de bijuterii capabili de crimă. Detectivilor li se părea curios și faptul că Albert Snyder nu se trezise deloc în timpul atacului violent care avusese loc chiar în fața ușii dormitorului. Nici fetița de 9 ani a soților Snyder, Lorraine, aflată în camera de vizavi, nu auzise nimic. Ciudat era și faptul că niște hoți care au pătruns într-o locuință și-ar lua în mod ostentativ o pauză ca să citească un ziar anarhist, l-ar lăsa grijulii pe o masă și abia apoi ar urca la etaj. Iar cel mai straniu lucru era că patul doamnei Snyder – din care se ridicase să vadă ce era cu zgomotul de pe hol – nu era deloc deranjat, ca și cum nici nu dormise în el. Ea nu a fost în stare să explice nimic din toate acestea, invocând ca motiv faptul că fusese lovită în cap. Iar în vreme ce detectivii se străduiau să descâlcească toate aceste anomalii, unul dintre ei a ridicat într-o doară colțul saltelei de pe patul doamnei Snyder și a scos la iveală bijuteriile pe care ea le declarase furate.

În momentul acela, toți și-au întors capetele spre doamna Snyder. Ea le-a susținut privirile șovăielnic, apoi a clacat și a mărturisit că ea a comis crima – însă a dat vina pe o brută pe nume Judd Gray, amantul ei secret. Doamna Snyder a fost arestată, poliția a început să-l caute pe Judd Gray, iar americanii care obișnuiau să citească ziare aveau să fie cuprinși de o frenezie ieșită din comun.

Anii '20 au fost o perioadă minunată pentru lectură – e foarte posibil să fi fost deceniul de vârf al lecturii în viața americanilor. Curând cititul avea să fie înlocuit de distracțiile pasive oferite de radio, dar deocamdată rămânea pentru majoritatea oamenilor principala metodă de a-și umple timpul liber. În fiecare an, editurile americane tipăreau 110 milioane de cărți, peste zece mii de titluri, dublu față de deceniul anterior. Pentru cei care se simțeau descurajați de această abundență de posibilități literare, tocmai apăruse un fenomen foarte util, cercul de lectură. Book-of-the-Month Club a fost înființat în 1926, fiind urmat peste un an de Literary Guild. Amândouă au avut succes din start. Scriitorii erau venerați cum astăzi nu mai pare a fi posibil. Atunci când Sinclair Lewis s-a întors acasă în Minnesota ca să lucreze la romanul său Elmer Gantry (publicat în primăvara anului 1927), veneau oameni și de la câțiva kilometri numai ca să se uite la el.

Era și epoca de glorie a revistelor. Veniturile din publicitate au crescut cu 500% în acest deceniu, când și-au făcut intrarea în scenă o mulțime de publicații importante: The Reader's Digest în 1922, Time în 1923, The American Mercury și The Smart Set în 1924, The New Yorker în 1925. Time a fost poate cea mai influentă din start. Fondată de doi foști colegi la Yale, Henry Luce și Briton Hadden, era foarte populară, dar plină de erori. De pildă, scria despre Charles Nungesser că-și „pierduse un braț, un picior și o bărbie” în timpul războiului, ceea ce nu era numai inexact sub toate aspectele, ci de-a dreptul evident, căci se putea vedea zi de zi în fotografiile publicate de ziare că Nungesser avea toate membrele intacte, plus o bărbie de toată frumusețea. Toată lumea știa că Time avea tendința să repete cu religiozitate anumite cuvinte – oacheș, sprinten, cu ochi sfredelitori – și neologisme inventate, precum cinemaniac și cinemactriță. Îi mai plăcea la nebunie și să folosească expresii bizare, distorsionate – de exemplu, „la țanc” devenea, fără nicio jenă, „spre țanc”. Și mai ales avea o ciudată slăbiciune germanică pentru inversarea topicii firești și înghesuirea cât mai multor substantive, adjective și adverbe într-o propoziție până să adauge și un verb – sau, așa cum spunea Wolcott Gibbs într-un celebru portret al lui Luce publicat în The New Yorker, „de la coadă la cap parcă erau scrise propozițiile, de te zăpăceau cu totul”. Deși se dădeau mari că se țin în pas cu moda, Luce și Hadden erau extrem de conservatori. De pildă, nu ar fi angajat în ruptul capului vreo femeie pe alt post decât de secretară sau asistentă.

Mai presus de toate, anii '20 au fost epoca de aur a ziarelor. În acest deceniu vânzările au crescut cam cu o cincime, atingând 36 de milioane de exemplare pe zi – sau 1, 4 ziare pe familie. Numai în New York City se publicau 12 cotidiane, iar aproape toate celelalte orașe mari aveau măcar vreo două-trei. Mai mult decât atât, în numeroase orașe cititorii puteau afla știrile dintr-un nou tip de publicație, revoluționar, care a schimbat complet așteptările oamenilor legat de ceea ce ar trebui să fie știrile cotidiane – tabloidul. Tabloidele se axau pe infracțiuni, sport și cancanuri despre celebrități, conferind acestor trei subiecte o importanță de care nu se mai bucuraseră niciodată până atunci. Un studiu realizat în 1927 arăta că tabloidele alocau între un sfert și o treime din spațiu articolelor despre infracțiuni, până la de zece ori mai mult decât ziarele serioase. Datorită influenței lor uciderea discretă, deși neglijentă a unui individ ca Albert Snyder a putut deveni o știre națională.

Tabloidul, atât ca format, cât și ca modalitate de despicare a firului în patru până se obținea o știre de senzație, exista în Anglia de un sfert de secol, însă nimeni nu se gândise să încerce să publice așa ceva în Statele Unite până ce doi membri mai tineri ai familiei care publica Chicago Tribune, Robert R. McCormick și vărul său Joseph Patterson, au văzut ziarul londonez Daily Mirror în timpul Primului Război Mondial, când erau staționați în Anglia, și s-au hotărât să publice ceva similar și la ei în țară după terminarea războiului. Așa a apărut Illustrated Daily News, lansat la New York în iunie 1919, la prețul de doi cenți bucata. Conceptul nu a avut succes din prima – la un moment dat tirajul a scăzut la 11.000 de exemplare –, dar treptat Daily News și-a câștigat un public fidel și pe la mijlocul anilor '20 era de departe cel mai bine vândut ziar din țară, cu un tiraj de un milion de exemplare, mai mult decât dublu față de The New York Times.

Inevitabil, un asemenea succes i-a făcut și pe alții să-i calce pe urme. Mai întâi a apărut New York Daily Mirror, lansat de William Randolph Hearst în iunie 1924, urmat după trei luni de fascinant de abominabilul Evening Graphic. Acesta era creația lui Bernarr Macfadden, un afacerist excentric, cu o clădire de păr ciufulit, care își începuse viața cât se poate de prozaic la o fermă din Missouri cu vreo 50 de ani înainte, pe vremea când îl chema Bernard MacFadden. Macfadden, cum își spunea acum, era un om cu convingeri puternice și neobișnuite. Nu suferea doctorii, avocații sau hainele. Era extrem de devotat body buildingului, alimentației vegetariene, drepturilor navetiștilor la un serviciu feroviar decent – și îi cam plăcea să se dezbrace. El și soția lui îi lăsa adesea cu gura căscată pe vecinii lor din Englewood, New Jersey – printre care se număra și Dwight Morrow, un personaj destul de important în povestea noastră, după cum vom vedea –, făcând exerciții fizice în pielea goală pe gazon. Macfadden era atât de devotat unui stil de viață sănătos, încât, atunci când una dintre fiicele sale a murit din cauza unei afecțiuni cardiace, el a afirmat: „Mai bine că a murit. M-ar fi făcut de rușine”. Pe la 80 și ceva de ani îl vedeai la plimbare prin Manhattan, cărând în spate o geantă plină cu vreo 20 de kilograme de nisip, ca să se mențină în formă. A murit la vârsta de 87 de ani.

Ca om de afaceri, se pare că și-a ghidat viața după motto: când vine vorba de a vinde ceva publicului, nicio idee nu e prea proastă. A strâns avere din trei surse. În primul rând, a inventat o pseudoștiință numită fizicultopatie, care presupunea respectarea cu strictețe a principiilor vegetarianismului și a întăririi forței fizice prin body building, cu

experimentarea nudismului pentru cei mai curajoși. Mișcarea a dat naștere unei serii de centre de sănătate și de publicații aferente, care au avut mare succes. În 1919, pornind de la acestea din urmă, Macfadden a născocit ceva și mai și: revista cu povești adevărate. True Story, nava-amiral a afacerilor sale în acest domeniu, se vindea curând într-un tiraj de 2, 2 milioane de exemplare pe lună. Toate poveștile publicate în True Story erau sincere și picante, cu „un iz frivol de excitație sexuală”, după cum spunea un observator încântat. Mândru nevoie mare, Macfadden se lăuda că nici măcar un cuvântel din True Story nu era născocit. Această afirmație i-a adus oarece neplăceri pe plan financiar atunci când o poveste publicată în 1927 sub titlul „Sărutul revelator”, care se petrecea în Scranton, Pennsylvania, s-a întâmplat, din nefericire, să includă numele a opt cetățeni respectabili ai acestui frumos oraș. Aceștia l-au dat în judecată, iar Macfadden a fost silit să recunoască faptul că poveștile din True Stories nu erau deloc adevărate – și nici nu fuseseră vreodată.

Când au ajuns la modă tabloidele, Macfadden a lansat Graphic. Trăsătura sa distinctivă era că nu avea absolut nicio legătură cu adevărul și – adesea – nici măcar cu vreo realitate verosimilă. Publica interviuri imaginare cu oameni cu care nu avusese contact niciodată și articole semnate de personaje care în mod sigur nu ar fi avut cum să le scrie. În 1926, când a murit Rudolph Valentino, a publicat o serie de articole semnate de el de dincolo de mormânt. Graphic a devenit faimos pentru o formă de ilustrare, invenție proprie, pe care o numea „compozografie” și în care fețele unor personaje importante erau lipite pe corpurile unor manechine aranjate în anumite poziții și în anumite decoruri menite să creeze scene izbitoare. Cea mai celebră dintre aceste creații vizuale a apărut tot în 1927, în timpul procedurii de anulare a căsătoriei lui Edward W. „Daddy” Browning cu tânăra și uluitor de ușuratică lui soție, alintată de toți Peaches, când Graphic a publicat o fotografie care o înfățișa (fără să încerce să convingă pe cineva că poza ar fi reală) pe Peaches goală în boxa martorilor. În ziua aceea Graphic a vândut cu 250.000 de exemplare mai mult decât de obicei. The New Yorker a declarat că Graphic era „o pecingine grotescă”, dar era o pecingine cu un succes fenomenal. În 1927, se apropia de un tiraj de 600.000 de exemplare.

Pentru ziarele convenționale, aceste cifre erau o problemă serioasă și îngrijorătoare. Reacția majorității a fost să se tabloidizeze și ele în mod vădit, măcar în spirit, dacă nu și ca prezentare. Chiar și The New York

Times, deși se încăpățâna în continuare să rămână sobru și cenușiu, a găsit spațiu pentru o mulțime de articole picante în acest deceniu, scrise într-un stil adesea la fel de febril. Așa că acum, când a apărut o crimă precum cea care l-a avut ca victimă pe Albert Snyder, toate ziarele au acoperit subiectul cu frenezie.

Nu mai conta că făptașii dăduseră dovadă de o ineptie uluitoare – în așa măsură, încât scriitorul și jurnalistul Damon Runyon l-a botezat „Cazul tâmpiților” – și că nu erau nici cine știe ce frumuseți, nici nu aveau prea multă imaginație. Ajungea că acest caz implica dorințe carnale, infidelitate, o femeie fără inimă și o contragreutate de la fereastra-ghilotină. Asta vindea ziarele. Despre cazul Snyder-Gray s-a scris mai mult decât despre orice altă crimă din acea perioadă, nefiind întrecut în cele din urmă decât de procesul lui Bruno Hauptmann pentru răpirea copilului lui Charles Lindbergh în 1935. Dar, în ceea ce privește efectul asupra culturii pop, nici măcar această răpire nu l-a eclipsat.

Procesele din America anilor '20 erau adesea uluitor de expeditiv. Gray și Snyder au fost trimiși în judecată și puși sub acuzare de un mare juriu la nicio lună de la arestarea lor. În tribunalul din Queens, o clădire de o măreție clasică din Long Island City, era o atmosferă de carnaval. 130 de ziare din toată țara și chiar și din Norvegia au trimis reporteri la fața locului. Western Union a instalat cea mai mare centrală telefonică pe care o construisese vreodată – mai mare decât cele folosite pentru convențiile de nominalizare a candidatului la președinție sau pentru campionatul anual de baseball. Lângă tribunal s-au instalat bufete ambulante de-a lungul bordurii și la vânzătorii de survenire găseai ace de cravată în formă de contragreutate pentru fereastra-ghilotină, la zece cenți bucata. În fiecare zi se adunau o grămadă de oameni, sperând să mai prindă un loc în sala de judecată. Cei care nu reușeau păreau că se mulțumesc să stea afară, în picioare, și să se uite ținând la clădirea tribunalului, știind că înăuntru se decid lucruri importante, deși ei nu vedeau și nu auzeau nimic. Treceau pe acolo și bogătași și vedete mondene, printre care marchiza de Queensberry și soția unui judecător de la Curtea Supremă. În fiecare zi, norocoșilor care prindeau locuri pe scaune li se permitea la sfârșit să vină mai aproape, ca să vadă cu ochii lor veneratele probe ale acestui caz – contragreutatea, sârma și sticla de cloroform folosite pentru a comite nelegiuirea. News și Mirror publicau zilnic chiar și câte opt articole despre proces. Dacă în ziua respectivă ieșeau la iveală informații senzaționale – de pildă, că în noaptea



crimei Ruth Snyder îl întâmpinase pe Judd Gray într-un chimonou roșu ca sângele –, erau trimise în grabă la tipar ediții speciale, de parcă tocmai se declarase război. Pentru cei care își pierdeau răbdarea să citească sau care erau prea copleșiți ca să se concentreze asupra cuvintelor, Mirror a publicat 160 de fotografii, scheme și alte ilustrații în cele trei săptămâni cât a durat procesul, iar Daily News aproape 200. Pentru scurt timp, printre avocații lui Gray s-a numărat și un anume Edward Reilly, care mai târziu avea să câștige notorietate apărându-l pe Bruno Hauptmann în procesul intentat acestuia pentru răpirea copilului lui Lindbergh, însă Reilly, un bețiv incurabil, a fost concediat ori și-a dat demisia la scurt timp după ce a început procesul.

Timp de trei săptămâni, jurații, reporterii și publicul au ascultat zi de zi, fascinați, descrierea tragice curbe a căderii mortale a lui Snyder. Povestea începuse cu zece ani înainte, când Snyder, singuraticul grafician cu început de chelie de la revista Motor Boating, se înamorasese de o secretară voioasă și cam prostuță pe nume Ruth Brown. Era cu 13 ani mai tânără și nu îi plăcea de el în mod deosebit, dar, după ce au ieșit de vreo trei-patru ori împreună, când el i-a oferit un inel de logodnă cu o piatră cât nuca, fata a cedat. „Pur și simplu nu am putut renunța la inelul ăla”, i-a explicat ea neajutorată unei prietene.

La patru luni după ce s-au cunoscut, erau deja căsătoriți și locuiau împreună în casa lui din Queens Village. Fericirea lor conjugală a durat puțin chiar și în comparație cu cele mai dezastruoase căsnicii. Snyder tânjea după o viață domestică tihnită. Ruth – căreia apropiații îi spuneau Tommy – voia lumini strălucitoare și veselie. Și-a ieșit din fire când el a refuzat să dea jos de pe perete fotografiile unei foste iubite. Nici nu trecuseră două zile de la nuntă când i-a spus că nici măcar nu îi plăcea de el. Și uite-așa au început cei zece ani de căsnicie lipsită de dragoste.

Ruth a început să iasă în oraș singură. În 1925, într-o cafenea din Manhattan, l-a cunoscut pe Judd Gray, un comis-voiajor care lucra pentru firma de corsete Bien Jolie, și au devenit amanți. Gray nu prea era genul personajului negativ. Avea niște ochelari care îl făceau să semene cu o bufniță, cântărea doar 55 de kilograme și îi spunea lui Ruth „Mami”. Când nu se destrăbăla cu o femeie măritată, predă la școala de duminică și cânta în corul bisericii, strângea fonduri pentru Crucea Roșie și avea o căsnicie fericită, plus o fiică de zece ani.

Tot mai nesatisfăcută de căsnicia ei, Ruth și-a convins soțiorul, care nu bănuia nimic, să-și facă o asigurare de viață cu o primă de aproape 100.000 de dolari pentru cazul în care ar fi avut parte de o moarte violentă, după care femeia s-a încăpățânat să facă tot posibilul ca să se întâmple exact asta. I-a pus otravă în whisky-ul de seară și l-a amestecat cu mousse-ul de prune (amănunt întors pe toate părțile de reporteri). Când a văzut că asta nu îi vine de hac, a mai adăugat și niște somnifere pisate, i-a dat niște pastile de clorură de mercur sub pretextul că aveau să-i facă bine și a încercat chiar și să-l gazeze, însă candidul domn Snyder s-a dovedit a fi îndărătnic de indestructibil. Disperată, Ruth a apelat la Judd Gray. Împreună au pus la cale – după părerea lor – crima perfectă. Gray a luat un tren până la Syracuse și s-a cazat la hotelul Onondaga, asigurându-se că este văzut de mai multe persoane, apoi a plecat pe furiș, întorcându-se în oraș. A aranjat cu un prieten ca, în timp ce el era plecat, acesta să se ducă în camera lui de hotel, să răvășească patul și să dea impresia că stătuse cineva acolo. I-a lăsat acestui amic și niște scrisori pe care el să le pună la poștă după plecarea lui. Având astfel un alibi solid, Gray s-a dus în Queens Village și, în toiul nopții, s-a înființat la ușa familiei Snyder. Ruth, care îl aștepta în bucătărie, îmbrăcată cu chimonoul stacojiu care avea să devină curând celebru, l-a primit în casă. Planul era ca Gray să se strecoare în dormitorul conjugal și să-i zdrobească țeasta lui Snyder cu o contragreutate de la fereastra-ghilotină pe care Ruth o lăsase pe comodă special pentru asta. Însă lucrurile nu prea au mers conform planului. Gray l-a lovit prima dată timid, așa, de probă, reușind doar să-și trezească victima. Dând cu ochii, zăpăcit, de omulețul necunoscut aplecat deasupra lui care îl lovea cu nu știu ce obiect contondent, lui Snyder i-a sărit imediat somnul și, țipând de durere, l-a înșfăcat pe Gray de cravată, sugrumându-l.

„Mami, Mami, pentru numele lui Dumnezeu, ajută-mă!”, se chinuia Gray să strige cu voce răgușită.

Ruth Snyder a înhățat contragreutatea din mâna amantului ei care se zbătea și și-a izbit cu sete soțul în țeastă, amețindu-l. Apoi ea și Gray i-au pus la nas cloroform și l-au strangulat cu sârma de agățat tablouri, pe care tot ea o pregătise. După aceea au răvășit sertarele și dulapurile din toată casa, ca să „aranjeze” locul în așa fel încât să pară că era vorba despre un jaf. Aparent, nici unuia dintre ei nu i-a trecut prin cap să lase impresia că Ruth dormise în patul ei. Gray i-a legat – nu foarte strâns – gleznele și mâinile lui Ruth și a așezat-o confortabil pe podea. Iar cea mai isteasă

chestie – după părerea lui – a fost să lase ziarul italian pe o masă de la parter, pentru ca poliția să tragă concluzia că intrușii erau niște străini subversivi, ceva gen Sacco și Vanzetti, notorii anarhiști care își așteptau atunci execuția în Massachusetts. După ce totul a fost pus la punct, Gray a sărutat-o pe Ruth, apoi a luat un taxi până în oraș și s-a întors cu trenul la Syracuse.

Gray era convins că, și în eventualitatea în care ar fi ajuns să fie suspectat, poliția nu ar fi avut cum să dovedească nimic, pentru că alibiul său îl plasa la 500 de kilometri depărtare, în Syracuse. Din păcate, și-a amintit de el un taximetrist din Long Island căruia îi lăsase un bacșiș de cinci cenți la o cursă de 3, 50 dolari – chiar și la valoarea din anii '20 cinci cenți cam erau semn de cărpănoșenie – și care acum abia aștepta să depună mărturie împotriva lui. Gray a fost găsit la hotelul Onondaga, unde s-a prefăcut uimit că era suspectat de poliție. „Păi, de ce, că doar nu am primit nicio amendă pentru că am depășit viteza?”, a zis el, declarând cu aplomb că poate demonstra că a stat în hotel tot weekendul. Din nefericire, ca să nu spun în mod surprinzător, aruncase în coșul de gunoi biletul de tren. Când un polițist l-a scos de acolo și l-a luat pe Gray la întrebări, acesta a mărturisit imediat totul. Aflând că doamna Snyder îl învinovățea pe el pentru tot, a insistat cu ardoare că de fapt ea pusese totul la cale și îl șantajase că, dacă nu cooperează, îi spune iubitoarei lui nevaste că a înșelat-o. Clar, el și doamna Snyder rupseseră prietenia.

Interesul față de acest proces era atât de mare, încât nu a fost omis niciun aspect al cazului, oricât de nesemnificativ ar fi fost. Cititorii au aflat că în fiecare seară, când judecătorul Townsend Scudder se întorcea acasă, în Long Island, era întâmpinat – și, probabil, de-a dreptul copleșit – de cei 125 de câini ai săi, pe care îi hrănea cu mâna lui. Altcineva a observat – și a relatat solemn – că suma vârstelor juraților era fix 500. Unul dintre avocații lui Ruth Snyder, Dana Wallace, merita o atenție specială pentru că era fiul proprietarului lui Mary Celeste, brigantina care fusese descoperită plutind la întâmplare în Atlantic în 1872, fără nici urmă de echipaj. Un jurnalist pe nume Silas Bent a măsurat cu grijă spațiul alocat de ziare și a descoperit că despre procesul Snyder-Gray s-a scris mai mult decât despre scufundarea Titanicului. Au făcut analize și comentarii și un grup de observatori celebri, printre care și autoarea de romane polițiste Mary Roberts Rinehart, dramaturgul Ben Hecht, regizorul D.W. Griffith, actrița Mae West și

istoricul Will Durant, al cărui volum *Story of Philosophy* era pe atunci un bestseller fenomenal, cu toate că, evident, asta nu avea nicio relevanță pentru procesul unor criminali din Long Island. Din acest grup făcea parte, oarecum nejustificat, și un magician care își spunea Thurston. Se crea și o notă de moralitate prin prezența a trei cunoscuți predicatori: Billy Sunday, Aimée Semple McPherson și John Roach Straton. Era bine-cunoscut faptul că Straton ura aproape totul – „jocurile de cărți, cocteilurile, pudelii, jazzul, teatrul, rochiile decoltate, divorțul, romanele, încăperile neaerisite, pe Clarence Darrow, mâncatul în exces, Muzeul de Istorie Naturală, evoluția, influența companiei Standard Oil în cadrul Bisericii Baptiste, campionatele de box, viața privată a actorilor, nudurile în artă, bridge-ul, modernismul și cursele de ogari”, conform unei descrieri subiective de la acea vreme. Acum îi adăuga bucuros pe listă și pe Ruth Snyder și Judd Gray; din punctul lui de vedere, cu cât erau executați mai repede, cu atât mai bine. McPherson, mai moderată, spunea rugăciuni, sperând că Dumnezeu îi va învăța pe tinerii de pretutindeni să gândească astfel: „Eu vreau o soție care să semene cu mama – nu o ispită focoasă”.

Criticul Edmund Wilson se întreba într-un eseu de ce o crimă atât de anostă și lipsită de imaginație a atras atâta atenție, fără să se gândească nicio clipă că se putea pune aceeași întrebare și legat de eseul lui. Pentru el era în mare măsură încă un „clișeu” – o „femeie nemiloasă și ambițioasă care își ține bărbatul sub papuc”. Aproape toată lumea credea că Ruth Snyder era singura vinovată și că ea îl îmbrobodise pe pământul de Judd Gray. Acesta a primit atâtea scrisori, aproape toate solidare, încât au umplut două celule din închisoarea din Queens.

Ziarele s-au dat peste cap s-o portretizeze pe Ruth Snyder ca pe o seducătoare abjectă. „Părul ei blond natural avea onduleuri perfecte”, scria acuzator un observator, de parcă și numai acest simplu aspect confirma vinovăția ei. *Mirror* a poreclit-o „cruda femeie de marmură”. În rest era numită „șerpoaica cu chip de om”, „femeia de gheață” și un jurnalist pe care l-a luat valul i-a spus chiar „vampiroaica suedezo-norvegiană”. Aproape toate articolele se legau de frumusețea răpitoare a lui Ruth Snyder, însă jurnaliștii fie aveau halucinații, fie erau excesiv de îngăduitori. În 1927, Ruth Snyder avea 36 de ani, era plinuță, trasă la față și cam trecută. Avea tenul pătat și o mutră încruntată. Comentatorii mai cinstiți se îndoiau că fusese vreodată o femeie atrăgătoare. Un reporter de la *The New Yorker* sugera: „Nimeni nu a analizat până acum în mod satisfăcător interesul

stârnit de Ruth Snyder... Șarmul ei irezistibil nu este perceput decât de Judd Gray”. Acesta, cu ochelarii lui rotunzi și masivi, emana un aer neverosimil, de profesor înțelept, și, cu toate că avea numai 35 de ani, părea mult mai în vârstă. În fotografii avea mereu o expresie surprinsă, de parcă nu îi venea să creadă în ce bucluc intrase.

Pe vremea aceea nimeni nu prea putea spune de ce cazul Snyder a atras atât de multă atenție, iar astăzi nici atât. În anul acela au mai fost comise o mulțime de crime și mai și care ar fi putut să suscite interes, chiar și în New York. De pildă, cazul asigurării din Golful Gravesend, după cum l-au botezat ziarele, în care un individ pe nume Benny Goldstein a pus la cale să-și însceneze moartea, creând impresia că s-ar fi înecat în Golful Gravesend, Brooklyn, pentru ca prietenul său Joe Lefkowitz să poată încasa cei 75.000 de dolari cât valora polița de asigurare semnată de Goldstein, bani pe care aveau apoi să-i împartă între ei. Lefkowitz a făcut însă o schimbare de plan crucială: în loc să-l ducă pe Goldstein pe o plajă din New Jersey, așa cum se înțeleseseră, l-a aruncat din barcă în mijlocul golfului. Cum Goldstein nu știa să înoate, evident că s-a înecat, iar Lefkowitz s-a ales cu toți banii, deși nu avea să se bucure prea mult de ei pentru că în scurt timp a fost prins și condamnat.

Cazul Snyder, în schimb, era stângaci și banal și nici măcar nu promitea că vor apărea cine știe ce dezvăluiri în sala de judecată, pentru că ambii acuzați mărturisiseră deja totul. Și totuși, a ajuns să fie numit, fără nicio exagerare, „crima secolului” și a exercitat o influență extraordinară asupra pop-culturii, în special asupra Hollywoodului, a Broadway-ului și a literaturii senzaționaliste de larg consum. Producătorul de film Adolph Zukor a lansat un film intitulat *The Woman Who Needed Killing* (titlul a mai fost atenuat ulterior), iar jurnalista Sophie Treadwell, care relatase despre proces în *Herald Tribune*, a scris o piesă de teatru numită *Machinal*, ce a fost apreciată atât de critici, cât și de public. (Rolul lui Judd Gray în producția lui Treadwell a fost jucat de o tânără speranță pe nume Clark Gable.) Scriitorul James M. Cain a fost atât de fascinat de acest caz, încât l-a folosit ca principal mecanism narativ în două dintre cărțile sale: *Poștașul* sună întotdeauna de două ori și *Asigurare de moarte*. În 1944 Billy Wilder a regizat magistrala ecranizare cu același titlu a acestui din urmă roman, avându-i în rolurile principale pe Fred MacMurray și Barbara Stanwyck. Acesta este filmul noir paradigmatic, devenind astfel șablonul care a stat la baza unei întregi generații de melodrame hollywoodiene. Filmul *Asigurare*

de moarte este de fapt cazul Snyder-Gray, însă cu dialoguri mai alerte și oameni mai atrăgători.

Uciderea bietului Albert Snyder mai avea ceva ieșit din comun: făptașii au fost prinși. Asta nu se întâmpla prea des în America anilor '20. În New York s-au înregistrat 372 de crime în 1927; în 115 dintre aceste cazuri nu a fost arestat nimeni. Atunci când se mai făceau arestări, rata condamnărilor era sub 20%. La nivel național, potrivit unui raport al Metropolitan Life Insurance Company – și este demn de remarcat faptul că evidențele cele mai precise erau ținute de asigurători, nu de autoritățile de poliție –, două treimi dintre crimele comise în America au rămas nesoluționate în 1927. În unele localități nu s-a atins nici măcar acest procent extrem de nesatisfăcător. În mod obișnuit, în Chicago se comiteau între 450 și 500 de crime pe an, nefiind rezolvate nici măcar un sfert dintre ele. În ansamblu, nouă din zece infracțiuni grave comise în America rămâneau nepedepsite, potrivit acestui raport. Cam o crimă din o sută se finaliza cu o execuție. Așa încât, dacă Ruth Snyder și Judd Gray au fost acuzați, condamnați și în cele din urmă executați, înseamnă că erau într-adevăr de o ineptie cu totul ieșită din comun. Și chiar așa erau.

Pe 9 mai, spre seară, avocații își încheiau cuvântul pe fond și cei 12 membri ai juriului – exclusiv bărbați, pentru că femeile nu aveau voie să audieze cazuri de crimă în statul New York în 1927 – au fost trimiși să delibereze. După o oră și 40 de minute jurații s-au întors cu verdictul: ambii acuzați erau vinovați de crimă cu premeditare. Ruth Snyder a izbucnit într-un plâns amar în scaunul ei. Judd Gray, roșu la față, se holba la juriu, dar fără dușmănie. Judecătorul Scudder a stabilit ziua de luni pentru pronunțarea sentinței, deși era doar o formalitate. Cei condamnați pentru crimă cu premeditare erau executați prin electrocutare.

Întâmplarea a făcut ca, tocmai când cazul Snyder-Gray se apropia de inevitabilul sfârșit, să înceapă altă poveste, și mai extraordinară. La trei zile după încheierea procesului, la doar o aruncătură de băț, un avion argintiu pe nume Spirit of St. Louis a survolat Long Island dinspre vest și a aterizat pe aerodromul Curtiss, chiar lângă Roosevelt. Din el a coborât un tânăr zâmbitor din Minnesota despre care nu se știa aproape nimic.

Charles Lindbergh avea 25 de ani, dar părea de 18. Avea 1, 87 metri înălțime și cântărea 58 de kilograme. Avea un stil de viață aproape absurd de sănătos. Nu fuma și nu bea – nici măcar cafea sau cola – și nu ieșise niciodată cu o fată la întâlnire. Avea un simț al umorului cam sinistru,

plăcându-i la nebunie farsele care frizau cruzimea. Odată, într-o zi toridă, a umplut bidonul de apă al unui prieten cu kerosen, după care a stat și s-a uitat hlizindu-se la amicul lui care dădea pe gât o dușcă serioasă. Prietenul a ajuns la spital. Principala lui realizare era că reușise să se parașuteze din mai multe avioane care se prăbușeau decât orice alt om în viață, din câte se părea. Făcuse patru sărituri cu parașuta în situații critice – una de la numai 106 metri – și cu un al cincilea avion aterizase forțat într-un smârc din Minnesota, însă scăpase teafăr și nevătămat. Abia se împliniseră patru ani de la primul lui zbor în simplă comandă. Ceilalți aviatori din Long Island nu prea îi dădeau nicio șansă în traversarea cu succes a Atlanticului.

Snyder și Gray nemaiocupând prima pagină a ziarelor, era nevoie acum de altă poveste, iar acest tânăr încrezător și destul de misterios din Vestul Mijlociu părea că ar putea fi tocmai ceea ce căutau. Toți cei din tagma jurnaliștilor se întrebau același lucru: cine era puștiul ăsta?

## Capitolul 2

Numele lui de familie era de fapt Månsson. Bunicul lui Charles Lindbergh, un suedez posac cu o barbă stufoasă și o față încrâncenată, și-a schimbat numele în Lindbergh când a ajuns în America, în 1859, în împrejurări deopotrivă neașteptate și dubioase.

Până cu puțin timp înainte, Ola Månsson fusese un cetățean respectabil care, din câte se pare, avea o căsnicie fericită, locuind cu soția sa și cei opt copii într-un sat de lângă Ystad, în sudul extrem al Suediei, pe țărmul Mării Baltice. În 1847, pe când avea 40 de ani, a fost ales în Riksdag, parlamentul suedez, și a început să-și petreacă foarte mult timp la Stockholm, aflat la 600 de kilometri mai spre nord. Acolo viața lui s-a complicat foarte mult. Și-a luat țiitoare o chelneriță cu 20 de ani mai tânără decât el și i-a făcut un copil din flori: pe tatăl lui Charles Lindbergh. În același timp Månsson era implicat și într-un scandal financiar pentru că garantase în mod nefondat niște împrumuturi bancare pentru câțiva dintre acoliții săi. Nu este limpede cât de grave erau acuzațiile. Membrii familiei Lindbergh din America au susținut întotdeauna că acuzațiile erau născocite de adversarii lui politici. Cert este că în 1859 Ola Månsson a plecat din Suedia pe nepusă masă, nu a răspuns în niciun fel acuzațiilor care i se aduceau, și-a abandonat familia, s-a stabilit într-o zonă rurală din Minnesota împreună cu ibovnica lui și copilașul lor și și-a schimbat numele în August Lindbergh – aspecte pe care

Charles Lindbergh le-a omis sau peste care a trecut foarte rapid în diferitele sale scrieri autobiografice.

Familia Lindbergh (numele înseamnă „muntele teilor”) s-a stabilit în apropiere de Sauk Centre, orașul în care avea să se nască scriitorul Sinclair Lewis, aflat însă atunci la periferia civilizației. În Sauk Centre, la doi ani după ce se mutaseră acolo, Lindbergh bătrânul a avut un accident îngrozitor. Pe când lucra la un gater, a alunecat, căzând peste lama fierăstrăului, care i-a sfâșiat trunchiul în dreptul umărului, făcând o gaură atât de mare, încât i se vedeau organele interne – un martor afirma că a văzut cum îi bătea inima bietului nenorocit –, iar brațul i se mai ținea doar în câteva tendoane care luceau stins. Muncitorii de la gater i-au bandajat rănila cât de bine s-au priceput și l-au dus pe Lindbergh acasă, unde a zăcut trei zile într-o agonie mută, așteptând să vină un doctor din St. Cloud, aflat la 65 de kilometri distanță. Când doctorul a ajuns în sfârșit, i-a amputat brațul și i-a cusut rana care se căsca înfiorător. Se spunea că Lindbergh nu a scos aproape niciun sunet în tot acest timp. În mod remarcabil, August Lindbergh s-a recuperat și a mai trăit 30 de ani. Stoicismul a devenit cea mai cultivată trăsătură a familiei.

Tatăl lui Charles Lindbergh, care, atunci când ajunsese în America, era doar un copilaș pe nume Karl August Månsson și știa doar suedeza, a devenit un tânăr bine făcut, dar posomorât pe nume Charles August Lindbergh. Prietenii și colegii lui îi spuneau C.A. În tinerețe, C.A. a ajuns foarte priceput la pus capcane pentru bizami, din ale căror piei blănarii făceau scurteici și etole pe care le vindeau sub numele mai atrăgător „focă de Hudson”. C.A. a câștigat din acest negoț suficienți bani ca să se întrețină în timpul studiilor sale de drept, la University of Michigan. După ce s-a calificat, și-a deschis un birou de avocatură în Little Falls, Minnesota, s-a însurat, a făcut trei fete și a ajuns suficient de prosper ca să-și construiască o casă mare de lemn pe o faleză care dădea spre fluviul Mississippi, la vreo doi kilometri și jumătate de oraș. Totul a mers ca pe roate în viața lui până în primăvara anului 1898, când soția lui a murit brusc în timpul unei operații menite să-i îndepărteze o excrescență abdominală.

Trei ani mai târziu, C.A. s-a recăsătorit – de data asta cu o tânără profesoară de chimie din Detroit, frumușică foc, care se angajase de curând la liceul din Little Falls. Evangeline Lodge Land era neobișnuit de bine educată pentru o femeie la vremea aceea – și pentru Little Falls. Și ea absolvise University of Michigan, dar era chiar mai școlită decât soțul ei și



mai târziu avea să facă și un masterat la Columbia. În afară de atracția fizică – erau amândoi extrem de arătoși –, proaspeții soți Lindbergh nu prea aveau nimic în comun. C.A. Lindbergh era un bărbat chipeș, dar sobru și rezervat. Soția lui era dificilă și pretențioasă. Pe 4 februarie 1902, s-a născut încă un C.A. Lindbergh – însă acesta se numea Charles Augustus, cu o silabă în plus, de un rafinament mai clasic, la al doilea prenume. Charles a moștenit de la tatăl său grogița din bărbie și părul mereu ciufulit, de la mama lui înclinația spre visare, iar de la amândoi tendința de a fi încăpățânat. Avea să fie singurul lor copil. Micul Charles – nu i s-a spus niciodată Charlie sau alt nume de alint – a crescut într-o casă confortabilă și bine pusă la punct (familia avea trei servitori), dar lipsită de căldură. Părinții lui erau aproape incapabili să manifeste afecțiune. Lindbergh și mama lui nu se îmbrățișau niciodată. Înainte de culcare, își dădeau mâna. Și în copilărie, și după ce a crescut, Charles își semna scrisorile adresate tatălui său „Al dumitale, C.A. Lindbergh”, de parcă ar fi corespondat cu directorul unei bănci.

Charles a fost un copil timid și cam visător. În Little Falls era un ilustru necunoscut, așa încât în 1927, când au năvălit jurnaliștii în orașel ca să afle niscai anecdote de când era mic, niciunul dintre foștii lui colegi de școală nu și-a amintit vreuna. Lindbergh însuși, ajuns adult, spunea că nu își amintește nimic din ceea ce făcea zi de zi în copilărie. În prima lui încercare autobiografică, intitulată Noi, a scris doar 18 rânduri despre copilăria sa.

În 1906, când Charles nu împlinise nici 5 ani, tatăl său a fost ales în Congres ca membru republican, ceea ce însemna că micul Charles locuia când la Little Falls, unde îi plăcea, când la Washington, unde nu îi plăcea deloc. De aceea, a avut o copilărie plină de evenimente, însă zbuciumată. S-a bucurat de experiențe la care alți copii nu puteau decât să viseze – s-a jucat în incinta Casei Albe și pe holurile Capitoliului, a vizitat Canalul Panamá la vârsta de 11 ani, i-a avut colegi de școală pe fiii lui Theodore Roosevelt –, dar, pentru că era mai mereu pe drumuri, nu a ajuns niciodată să prindă rădăcini undeva.

Cu timpul, părinții lui s-au înstrăinat tot mai mult. Cel puțin o dată, potrivit lui A. Scott Berg, biograful lui Lindbergh, mama sa i-a pus pistolul la tâmplă tatălui lui (după ce a aflat că o înșela cu stenografa) și cel puțin o dată, la nervi, acesta a lovit-o. Când Charles avea 10 ani, aceștia se separaseră, deși păstrau secretul, astfel încât cariera politică a lui Charles senior să nu aibă de suferit. Charles a mers la 11 școli până la terminarea liceului, iar la fiecare dintre ele s-a remarcat prin mediocritate. În toamna

anului 1920, a intrat la University of Wisconsin, sperând să devină inginer. Charles a supraviețuit în mare parte punând-o pe mama lui să-i scrie lucrările, dar ulciorul nu merge de multe ori la apă. La jumătatea anului doi a picat la examene și a anunțat brusc că vrea să se facă aviator. Din perspectiva părinților lui, era o ambiție fără viitor. Meseria era prost plătită, implica riscuri uriașe și nu prea aveai cum să-ți faci o carieră – iar nicăieri nu erau mai evidente aceste trei atribute nenorocite decât în Statele Unite.

În niciun domeniu important al tehnologiei nu a rămas vreodată America mai în urmă față de restul lumii decât în aviație în anii '20. În Europa se înființase încă din 1919 o companie aeriană, KLM, urmată rapid și de altele. Încă înainte de sfârșitul anului, s-au introdus zboruri zilnice între Londra și Paris, iar curând numai pe această rută zburau peste o mie de pasageri pe săptămână. Până la mijlocul anilor '20 se putea zbura aproape oriunde în Europa – de la Berlin la Leipzig, de la Amsterdam la Bruxelles, de la Paris tocmai până la Istanbul (via Praga și București). În 1927, în Franța operau nouă companii aeriene, cele britanice înregistrau aproape un milion de mile pe an, iar Germania transporta în siguranță până la destinație 151.000 de pasageri. În America, la începutul primăverii din 1927, numărul companiilor care asigurau servicii aeriene regulate era... zero.

În America aviația era aproape complet nereglementată. Țara nu avea niciun sistem de acordare a licențelor și niciun fel de condiții pentru formarea piloților. Oricine putea să-și cumpere un avion, în orice stare, și să transporte legal pasageri care îl plăteau. Statele Unite aveau o atitudine atât de laxă față de zborurile aeriene, încât nici măcar nu țineau o evidență a numărului de avioane prăbușite și de victime. Sursa cea mai relevantă, Aircraft Year Book, aduna cifrele de prin ziare. Autorii anonimi ai acestui anuar erau convinși că absența reglementării era o piedică în calea progresului, pricinuind în mod inutil moartea atâtor oameni. Aceștia scriau: „De la armistițiu, când avioanele au ajuns să fie accesibile oricui și au ajuns și pe mâinile pricepuților, dar și ale nepricepuților, pe mâinile unor oameni responsabili, dar și ale altora iresponsabili, se poate face estimarea prudentă că peste 300 de persoane și-au pierdut viața și 500 au fost rănite – multe dintre ele mortal – în accidente aviatice care ar fi putut fi prevenite dacă ar fi existat și s-ar fi aplicat un statut care să reglementeze operațiunile aeronavelor comerciale”.

Fără companii aeriene care să-i angajeze, aviatorii americani erau nevoiți să accepte orice găseau de lucru – să stropească culturi, să plimbe cu avionul curioși pe la bâlciuri, să-i încânte pe spectatori cu cascadorii și acrobații, să arboreze pe cer bannere publicitare, să facă fotografii aeriene și mai ales să presteze servicii poștale, singurul domeniu în care America deținea supremația. Dintre toate slujbele pe care le puteau găsi piloții, livrarea poștei era cea mai sigură din punct de vedere financiar, dar și cea mai periculoasă: 31 dintre primii 40 de piloți care se ocupau cu asta și-au pierdut viața prăbușindu-se cu avionul, iar accidentele au rămas frecvente în anii '20. Piloții care livrau poșta zburau în orice condiții meteo și adesea chiar și noaptea, dar fără să aibă aproape nicio asistență de navigație. În martie 1927, un articol din Scientific American, cu titlul „Raze invizibile îi ghidează pe aviatorii care fac zboruri între orașele europene”, remarcă admirativ că în Europa piloții puteau să-și determine poziția instantaneu cu ajutorul unor radiobalize. În schimb, piloții americani care se rătăceau erau nevoiți să caute un oraș, cu speranța că cineva scrisese numele acestuia pe acoperișul vreunei clădiri. Dacă nu găseau așa ceva – ceea ce se întâmpla aproape mereu –, piloții trebuiau să zboare foarte aproape de sol, încercând să citească ce scrie pe panourile din gara localității respective – adesea o manevră riscantă. Ca să afle cum e vremea, de cele mai multe ori îi sunau înainte pe angajații gărilor de pe traseu și îi rugau să scoată capul pe ușă și să le spună ce văd.

Astfel de deficiențe se întâlneau în aproape toate sectoarele aviației civile din America. Până în 1924, Detroitul, al patrulea oraș ca mărime din țară, nici măcar nu a avut un aerodrom. San Francisco și Baltimore nu aveau nici în 1927. Aerodromul Lambert din St. Louis, unul dintre cele mai importante din țară datorită poziționării sale în centrul continentului, exista doar pentru că maiorul Albert B. Lambert, pasionat de zborurile cu avionul, era dispus să-l finanțeze din buzunarul lui. Zona metropolitană a New York-ului avea patru aerodromuri – trei în Long Island și unul în Staten Island –, dar toate erau deținute de persoane private sau operate de armată și nu ofereau decât facilități minime. Niciunul nu avea măcar un turn de control. Niciun aerodrom din America nu avea așa ceva.

Abia în 1925 a început țara în sfârșit să se ocupe cât de cât de neajunsurile sale din domeniul aeronauticii. Omul căruia îi revine cel mai mare merit în rectificarea acestor deficiențe a fost Dwight Morrow, un bancher newyorkez care habar nu avea cu ce se mănâncă aviația, dar care a

fost numit în fruntea Comisiei Aviatice a Președinției – comisie însărcinată cu investigarea siguranței și eficienței aviației americane – pentru că era prieten cu președintele Coolidge. Printr-o coincidență de-a dreptul extraordinară, Morrow avea să devină în 1929 socrul lui Charles Lindbergh. Dacă lui Morrow i s-ar fi spus că înainte să se încheie deceniul fiica lui, o studentă timidă și cerebrală de la Smith College, Massachusetts, avea să se mărite cu un pilot care livra poșta și care mai făcuse și cascadorii aviatice, probabil că ar fi rămas cu gura căscată. Dacă ar mai fi aflat și că acest pilot avea să devină între timp cel mai celebru om din lume, uimirea lui probabil că ar fi fost nemărginită. În orice caz, mulțumită eforturilor lui Morrow, Legea comerțului aerian a fost promulgată de președintele Coolidge pe 20 mai 1926 – printr-o coincidență, cu un an înainte de zborul lui Lindbergh. Legea introducea unele condiții minime privind formarea piloților și inspectarea avioanelor folosite în comerțul dintre state și cerea Ministerului Comerțului să țină evidența victimelor accidentelor aviatice. Nu era mare lucru, dar era un început.

În această lume superficială și extrem de riscantă a învățat Charles Lindbergh să zboare cu avionul. Primul lui zbor – ba chiar prima dată când a văzut de aproape un avion – a fost la o școală de pilotaj din Lincoln, Nebraska, pe 9 aprilie 1922, la două luni după ce împlinise 20 de ani. A fost dragoste la prima vedere. Aproape imediat s-a lansat într-o carieră scurtă, dar periculoasă, făcând acrobații aviatice. În mai puțin de o săptămână zbura în picioare pe avion și în câteva luni se parașuta – fără niciun instructaj anterior – de la înălțimi amețitoare, spre încântarea mulțimilor venite să-l vadă. Făcând aceste lucruri, a învățat, într-un mod cu totul informal, și să piloteze. S-a dovedit a avea un talent ieșit din comun. La fel ca majoritatea tinerilor, Lindbergh era în stare să facă isprăvi de o nesăbuiță uluitoare. Printre altele, piloții care făceau acrobații prin zonele rurale trebuiau să-i impresioneze pe localnici cu măiestria lor, iar într-o vizită la Camp Wood, Texas, Lindbergh s-a hotărât să facă asta decolând de pe strada principală a orașelului – o provocare ambițioasă, deoarece distanța dintre stâlpii de pe marginea străzii era de doar 14 metri, iar anvergura aripilor avionului era de 13 metri și jumătate. Pe când rula în viteză de-a lungul străzii, a dat de un hop, din care cauză vârful unei aripi a agățat un stâlp, făcând avionul să se întoarcă de-a curmezișul drumului și să intre prin

vitrina unui magazin de bricolaj. Mare minune că au scăpat teferi și el, și spectatorii!

Cascadoriile i-au oferit lui Lindbergh ocazia de a acumula foarte multă experiență practică – a făcut peste șapte sute de zboruri în doi ani –, dar pregătirea tehnică îi lipsea cu desăvârșire. În 1924, a remediat acest neajuns înscriindu-se la un curs de un an organizat de rezerviștii din aviația militară, unde a primit cea mai avansată și mai riguroasă instrucție existentă la vremea aceea. A terminat ca șef de promoție – pentru prima dată în viața lui când avusese rezultate bune la vreun curs –, cu gradul de căpitan. Această realizare a fost oarecum estompată de faptul că a coincis cu moartea tatălui său, în urma unei afecțiuni neurologice, în mai 1924. Cum nu erau disponibile posturi în cadrul armatei, s-a angajat ca pilot poștal pe ruta St. Louis – Chicago, unde a dobândit genul de ingeniozitate pe care-l capete atunci când zbori cu avioane ieftine și temperamentale în condiții care mai de care mai proaste. Grație acestei ucenicii ce l-a pus în tot felul de situații, în primăvara anului 1927 Lindbergh era un pilot mult mai experimentat și mai competent – și cu mult mai talentat – decât credeau concurenții săi. După cum avea să se dovedească, era imposibil să găsești un pilot mai bun decât el la vârsta de numai 25 de ani.

În multe sensuri cea mai mare realizare din 1927 a lui Charles Lindbergh nu a fost traversarea Atlanticului, ci construirea unui avion cu care să zboare peste Atlantic. A izbutit cumva să înduplece nouă afaceriști scorțoși din St. Louis – printre care se număra și A.B. Lambert, după care fusese botezat aerodromul – să-l susțină, convingându-i că un avion care ar conține și „St. Louis” în numele său nu putea decât să îmbunătățească perspectivele de afaceri ale orașului. Era o propunere extrem de riscantă. Cel mai probabil, sponsorii săi aveau să fie asociați pentru totdeauna cu moartea inutilă a unui tânăr pilot idealist, însă, dacă le-a trecut cumva gândul acesta prin minte, se pare că nu i-a deranjat deloc. În 1926, spre sfârșitul toamnei, Lindbergh reușise să smulgă de la sponsorii săi promisiunea că îi vor finanța proiectul cu 13.000 de dolari – plus 2000 banii lui –, o sumă nu tocmai generoasă, dar care, cu puțin noroc, spera el, avea să-i ajungă pentru un monoplan capabil să traverseze un ocean.

La începutul lui februarie 1927, Lindbergh a luat trenul până la New York ca să se întâlnească cu Charles Levine, proprietarul avionului Columbia. Era același avion care, două luni mai târziu, avea să stabilească un nou record mondial pentru anduranță, pilotat de Chamberlin și Acosta.

Chamberlin a fost și el prezent la întâlnirea din februarie, ca și genialul și blajinul proiectant al avionului, Giuseppe Bellanca, deși niciunul dintre ei nu prea a avut vreun cuvânt de spus.

S-au întâlnit în biroul lui Levine din Woolworth Building, în Manhattan. Levine l-a ascultat pe Lindbergh, apoi a căzut de acord să-i vândă lui avionul pentru 15.000 de dolari – lucru destul de surprinzător având în vedere că, până în acel moment, Chamberlin se aștepta să zboare chiar el la Paris cu aeroplanul acela. Plus că era un adevărat chilipir – un preț foarte bun pentru unul dintre cele mai bune avioane din lume și singurul capabil să-l ducă pe Lindbergh până în Europa. În culmea fericirii – și pe bună dreptate –, Lindbergh s-a întors la St. Louis ca să emită un cec și să se asigure de susținerea sponsorilor săi, apoi a plecat iar la New York ca să încheie tranzacția. Când Lindbergh i-a înmănat lui Levine un cec de bancă ce acoperea integral suma convenită, acesta din urmă i-a aruncat într-o doară că, deși erau dispuși să încheie târgul, aveau, desigur, să-și rezerve dreptul de a alege ei echipajul.

Lindbergh a simțit că se prăbușește cerul peste el. Propunerea era de-a dreptul ridicolă. Evident că nu avea de gând să cumpere avionul și apoi să-l lase pe pilotul ales de Levine să zboare peste ocean și să se umple de glorie. Lindbergh tocmai descoperise, ca atâția alții înaintea lui și după el, că, atunci când venea vorba de afaceri, Charles A. Levine era un geniu malefic. Aproape toți cei care aveau de-a face cu Levine ajungeau să-l disprețuiască și să nu mai aibă încredere în el. Chiar și Bellanca avea s-o termine cu el înainte de sfârșitul lunii iunie. Lindbergh și-a luat cecul înapoi și s-a întors cu coada între picioare la St. Louis.

Acum Lindbergh părea că se află într-o situație fără ieșire. Disperat, a telegrafiat unei mici companii din San Diego, Ryan Airlines, întrebând dacă aceasta ar putea construi un avion care să traverseze Atlanticul și, dacă da, cât l-ar costa și în cât timp ar fi gata. Răspunsul a venit rapid și l-a făcut să-i mai vină inima la loc. Ryan putea construi avionul în 60 de zile pentru suma de 6.000 de dolari, plus prețul motorului, pe care avea să-l instaleze contra cost. Se pare că Ryan avea nevoie de această comandă la fel de mult cum avea Lindbergh nevoie de avion.

Pe 23 februarie, la mai puțin de trei săptămâni după ce împlinise 25 de ani și cu trei luni înainte de zborul său spre Paris, Lindbergh a ajuns la fabrica deținută de Ryan Airlines în San Diego. Acolo s-a întâlnit cu președintele companiei, B.F. Mahoney, și cu inginerul-șef, Donald Hall,

amândoi doar cu puțin mai în vârstă decât el. Deși compania se numea Ryan, respectivul Ryan i-o vânduse lui Mahoney cu câteva săptămâni înainte – atât de recent, încât nici nu avuseseră timp să-i schimbe numele. Donald Hall se angajase la această companie de numai o lună, ceea ce a fost un noroc chior pentru Lindbergh, pentru că Hall era un inginer talentat și sânguincios – exact ce îi trebuia lui Lindbergh.

În cele două luni care au urmat, toți angajații de la Ryan – 35 de oameni – au muncit pe brânci la avionul lui Lindbergh. Hall a trudit până la epuizare – la un moment dat 36 de ore încontinuu. Altfel avionul nu ar fi putut fi construit atât de repede, dar atunci angajații de la Ryan aveau toate motivele să muncească din greu. Ryan nu avea deloc comenzi, fiind în pragul falimentului atunci când a apărut Lindbergh. E greu de imaginat ce or fi crezut angajații despre tinerelul ăsta deșirat din Vestul Mijlociu care se învârtea pe-acolo, bătându-i la cap cu tot felul de întrebări până îi scotea din sărite. Totuși, Lindbergh și Hall s-au înțeles foarte bine, iar asta era ceea ce conta.

Spirit of St. Louis avea la bază modelul altui avion, Ryan M-2, însă era nevoie de multe ajustări pentru ca aparatul să poată efectua un zbor transatlantic. Din cauza carburantului, care cântărea exagerat de mult, Hall a trebuit să reproiecteze aripile, fuzelajul, trenul de aterizare și eleroanele, lucru deloc ușor. De nevoie, în mare parte mergeau pe bâjbâite și improvizau – uneori într-o măsură de-a dreptul alarmantă. Dându-și seama că nu știu foarte clar care este distanța dintre New York și Paris pe ruta cea mai directă, s-au dus la bibliotecă și au măsurat distanța pe un glob, cu o bucată de sfoară. Cam așa a fost construit unul dintre cele mai grozave avioane din istorie.

Lindbergh nu voia să fie prins la mijloc între motor și rezervor – prea mulți piloți fuseseră zdrobiți astfel când trebuiseră să aterizeze forțat –, așa că rezervorul principal a fost plasat în partea din față a avionului, unde se afla de obicei cockpitul, acesta fiind mutat mai în spate. Asta însemna că nu mai avea vizibilitate în față, dar îl deranja mai puțin decât s-ar putea crede. Oricum la decolare nu vedea solul din față din cauză că, în timpul rulării, avioanele tindeau să-și înalțe botul, iar odată desprins de sol, avea să zboare pe deasupra întinderii pustii a oceanului, neavând de ce să se izbească. Mai putea zări câte ceva în față printr-o manevră ce implica înclinarea ușoară a avionului, dar fără să schimbe direcția de zbor, astfel încât să arunce un ochi prin fereastra laterală. Însă unul dintre mecanici, un anume Charlie

Randolph, care făcuse parte din echipajul unui submarin, a instalat un periscop simplu pe care Lindbergh să-l poată folosi dacă era nevoie – dar nu a fost cazul.

Avionul pe care l-au construit nu era nici pe departe ultimul răcnet în materie de tehnologie. Lindbergh zbura cu două pedale de picior și cu o manșă între picioare. Panoul de comandă nu avea decât zece aparate de bord destul de rudimentare – 11 cu tot cu ceas. Sărea în ochi faptul că lipsea indicatorul nivelului de combustibil. Lindbergh nu prea avea încredere în așa ceva. Urma să-și calculeze singur consumul de combustibil, deși nu avea oricum ce face și asta era așa, doar un exercițiu: combustibilul ori avea să-i ajungă, ori nu. Nici frâne nu existau. În 1927 avioanele nu prea aveau așa ceva. În majoritatea cazurilor nici nu conta, dar avea să se dovedească a fi o deficiență cam neliniștitoare mai târziu, când se adunau mulțimi de oameni pe piste de fiecare dată când ateriza Lindbergh.

Cadrul avionului era acoperit cu bumbac dat cu șase straturi de vopsea cu pigment de aluminiu – un soi de lac parfumat care făcea bumbacul să se strângă bine în jurul scheletului din lemn și tuburi de oțel. Deși Spirit of St. Louis părea a fi metalic și era adesea descris astfel prin ziare, numai capota metalică de pe botul avionului era efectiv din metal. Cu doar un strat subțire de pânză între Lindbergh și lumea exterioară, Spirit of St. Louis scotea un hure asurzitor și părea îngrijorător de fragil. Ca și cum ai fi traversat oceanul într-un cort. Pe vremea lui Lindbergh și a celorlalți concurenți care visau să traverseze Atlanticul, încă nu apăruse o mare invenție nerecunoscută a acelei epoci – alcladul, un nou tip de aluminiu necoroziv inventat de Alcoa și lansat în același an. În următorii optzeci de ani (până la introducerea fibrelor de carbon) practic toate avioanele construite în lume au avut un înveliș de alclad – dar nu și în vara anului 1927. Lindbergh avea măcar o elice de metal, mult mai sigură și mai rezistentă la fisuri decât elicele de lemn folosite până nu demult. Față de rivalii lor europeni, aviatorii americani aveau și un avantaj de care deocamdată nu își dădea seama nimeni. Toți foloseau combustibil de aviație din California, care ardea mai curat și era mai eficient. Nu știa nimeni de ce este mai bun deoarece încă nu pricepea nimeni ce e cu cifrele octanice – asta avea să urmeze abia în anii '30 –, dar acesta a fost motivul pentru care majoritatea avioanelor americane au reușit să traverseze oceanul, în timp ce altele s-au pierdut în larg.



Când a fost gata, Spirit of St. Louis, așa cum s-a spus adesea, era un fel de rezervor de combustibil zburător – și cam atât. Deși era cu mult mai agil decât avioanele construite cu câțiva ani înainte, tot avea o grămadă de elemente care opuneau rezistență la înaintare: cilindrii ieșiți în afară ai motorului, montanți și hobane fără număr și mai ales trenul de aterizare fix, cu două roți atârând în gol, în calea vântului – toate acestea aveau același efect ca atunci când scoți brațul pe geam în timp ce mergi cu mașina. Ca să eficientizeze consumul, a fost eliminată orice greutate care nu era absolut necesară. Lindbergh nu a luat cu el nimic ce nu i-ar fi trebuit. Se spune că ar fi decupat până și marginile albe ale hărților.

Din cauza numeroaselor compromisuri făcute la proiectare, avionul nu era nici pe departe atât de stabil cum ar fi trebuit – ceea ce îl îngrijora foarte tare pe Hall –, dar nu mai era timp pentru îmbunătățiri și Lindbergh era convins, probabil pe bună dreptate, că, dacă avea mai multă bătaie de cap, măcar așa nu îl mai apuca somnul. „Lindbergh nu a vrut un avion inovator”, spune Alex Spencer de la Muzeul Național Smithsonian al Aerului și Spațiului din Washington. „Nu a vrut decât tehnologie experimentată și testată”.

Numai motorul, un Wright J-5 Whirlwind de 223 de cai-putere, era un model nou – singurul element al avionului care era fără discuție de ultimă tehnologie. J-5 era răcit cu aer, ceea ce îl făcea să fie mai simplu, mai ușor și mai sigur decât motoarele convenționale răcite cu apă, și mai avea două avantaje. Era prima mașinărie din lume în care fuseseră încorporate supapele răcite cu sodiu ale lui Samuel Heron, ceea ce elimina problema foarte serioasă a supapelor de evacuare arse, și avea culbutoare cu autolubrifiere, supapele putând astfel să-și facă treaba ore în șir fără să trebuiască verificate. J-5 a fost folosit pentru prima dată în survolarea de către Richard Byrd a Polului Nord, în 1926, și a funcționat ca uns. Ironia sortii, după cum vom vedea, este că Byrd probabil că nici măcar nu s-a apropiat de Polul Nord.

Lindbergh a făcut primul zbor de probă pe 28 aprilie, la fix două luni după ce făcuse comanda. Avionul s-a comportat mai bine decât îndrăznise să spere. Era agil și rapid – a atins 205 kilometri pe oră la primul zbor – și se desprindea fără ezitare de sol, cel puțin fără o încărcătură prea mare. În următoarele zece zile, Lindbergh a mai făcut 22 de ture cu avionul – majoritatea scurte zboruri de testare, de cinci-zece minute. Într-o serie de teste efectuate pe 4 mai, a crescut gradual masa carburantului de la 38 de

galoane la 300, însă atunci când avea să decoleze de la New York urma să aibă la bord cu 150 de galoane mai mult. Nu a îndrăznit să forțeze mai tare avionul din cauză că era foarte periculos să aterizezi cu rezervoarele pline. Capacitățile reale ale avionului aveau să fie testate o singură dată: chiar în timpul zborului spre Paris.

Acum Lindbergh stătea ca pe ace. De la New York a sosit vestea că și America lui Byrd, și Columbia lui Levine erau gata să pornească la drum. Singurul lucru care le împiedica era vremea proastă. Apoi s-a aflat că Nungesser și Coli plecaseră de la Paris și erau în drum spre America. Deznădăjduit, Lindbergh s-a gândit să-și schimbe complet planurile și să încerce să devină primul pilot care traversa Pacificul, zburând către Australia prin Hawaii – o provocare cu mult mai mare, în care, cel mai probabil, și-ar fi pierdut viața. A renunțat totuși imediat la ideea asta atunci când s-a aflat că Nungesser și Coli erau dați dispăruți și presupuși morți. Dacă reușea să ajungă la New York până să se potolească furtunile care măturau mare parte a continentului, mai avea o șansă.

În după-amiaza zilei de 10 mai, pe la 4 fără ceva – ora Californiei –, Charles Lindbergh a urcat în cockpitul noului său avion spilkuit și a decolat. După ce s-a înălțat, a virat spre est și, cu încrederea nemărginită a tinereții, s-a îndreptat către St. Louis, unde îl aștepta o vreme atât de rea, cum nu se mai pomenise în America de mulți ani.

### **Capitolul 3**

Aproape nimeni nu își amintea să mai fi apucat vreodată o vreme ca asta. Luni în șir, a plouat încontinuu în mare parte din țară, uneori așa de abundent, cum nu se mai pomenise. În sudul statului Illinois au căzut peste 600 mm de precipitații în trei luni; în anumite zone din Arkansas cu mult peste 900 mm. Nenumărate râuri și fluvii-San Jacinto din California, Klamath, Willamette și Umpqua din Oregon, Snake, Payette și Boise din Idaho, Colorado din statul Colorado, Neosho și Verdigris din Kansas, Ouachita și St. Francis din Arkansas, Tennessee și Cumberland din sud, Connecticut din Noua Anglie – și-au ieșit din matcă. S-a estimat că, între sfârșitul verii din 1926 și primăvara următoare, pe teritoriul celor 48 de state americane au căzut atâtea precipitații, încât ar fi putut forma un cub de apă cu latura de 400 de kilometri. Asta înseamnă o grămadă de apă – și nu era decât începutul.

În Vinerea Mare, pe 15 aprilie, o furtună violentă mitralia treimea centrală a Americii cu ploi de o durată și o intensitate pe care oamenii nu aveau să le uite prea repede. Din vestul Montanei până în Virginia de Vest și din Canada până în Golful Mexic, ploua de parcă venise Potopul, nu altceva. Mai peste tot au căzut 150 – 200 de milimetri și în unele locuri s-au înregistrat chiar peste 300 mm. Acum aproape toată apa asta se scurgea în pâraie și râuri umflate care se năpusteau, cu o intensitate nemaivăzută, către marea arteră centrală a continentului, fluviul Mississippi. Fluviul și afluenții săi își adună apele de pe 40% din teritoriul Americii, peste 2, 5 milioane de kilometri pătrați acoperind 31 de state (și două provincii canadiene), și niciodată în istorie acest bazin hidrografic nu mai fusese forțat la maximum, cum se întâmpla acum.

Un fluviu pe punctul să se reverse este înfricoșător și nu prevestește nimic bun, iar Mississippi începuse acum să pară că clocotește de o furie năvalnică și brutală ce îi îngrijora chiar și pe cei care văzuseră multe la viața lor. De-a lungul cursului superior al fluviului oamenii stăteau pe maluri și priveau tăcuți obiectele purtate de ape – copaci, vaci moarte, acoperișuri de șoproane –, după care puteau să-și dea seama ce măcel fusese mai în nord. La St. Louis debitul fluviului atingea 56 600.000 de metri cubi pe secundă – o rată fenomenală, de două ori mai mare decât volumul înregistrat în timpul marilor inundații din 1993. Nu trebuia să fii cine știe ce specialist ca să-ți dai seama că situația era foarte instabilă. De-a lungul fluviului, armate de oameni cu lopeți și saci de nisip consolidau digurile, însă presiunea apei era copleșitoare. Pe 16 aprilie, la un cot uriaș pe care îl formează fluviul în sud-estul statului Missouri, aproape de o mică localitate numită Dorena, a cedat primul dig. Malul de pământ s-a rupt pe o lungime de vreo 350 de metri și prin spărtură au năvălit apele ca din cascada Niagara. Vuietul se auzea de la kilometri distanță.

Curând digurile din amonte și din aval plesneau ca nasturii unei cămăși prea strâmte. La Mounds Landing, Mississippi, o sută de muncitori de culoare, păziți de indivizi înarmați cu puști ca să nu fugă din locul unde munceau, au fost măturați de ape când a cedat un dig. Nu se știe de ce, medicul legist a înregistrat doar două decese. În unele locuri, apa a năvălit cu așa o viteză, încât oamenii nu au mai avut nicio șansă. La Winterville, Mississippi, 23 de femei și copii au pierit când casa în care se adăposteau a fost luată de ape.

În prima săptămână din mai, inundațiile se întindeau pe 800 de kilometri, din sudul statului Illinois până în New Orleans, lățindu-se în unele locuri chiar și pe 250 de kilometri. Cu totul, o suprafață aproape cât Scoția era acoperită de ape. Din aer, valea fluviului Mississippi semăna cu unul dintre Marile Lacuri – și, deocamdată, chiar era un lac imens. Statisticile marii inundații au fost consemnate cu o precizie terifiantă: 16 570 627 de acri de teren inundat; 203 504 clădiri distruse sau grav afectate; 637 476 de persoane rămase fără adăpost. Numărul animalelor pierdute a fost notat cu aceeași minuție: 50 490 de vite, 25 325 de cai și catâri, 148 110 porci, 1 276 570 de găini și alte păsări de curte. În mod ciudat, singurul lucru care nu a fost notat cu atenție a fost numărul victimelor umane, dar cu siguranță acesta depășea 1.000 – ajungând, poate, la câteva mii. Aici meticulozitatea lipsea pentru că, din păcate, foarte multe victime erau oameni săraci și persoane de culoare. Șocant este că s-a acordat mai multă atenție pierderilor din rândul animalelor decât din rândul oamenilor. Cam la fel de șocant este și faptul că în afara zonelor afectate ziarele au scris, aproape în fiecare zi, mai mult despre procesul criminalilor Ruth Snyder și Judd Gray decât despre inundații.

Lăsând la o parte faptul că americanii nu prea le-au băgat în seamă, inundațiile provocate de revărsarea fluviului Mississippi în 1927 au fost cea mai mare catastrofă naturală din SUA ca amploare, durată și număr de vieți afectate. Pagubele de ordin economic au atins o scară atât de mare, încât nici măcar nu s-a putut face un calcul. Estimările variaua de la 250 de milioane la un miliard de dolari. Nu a fost cea mai devastatoare catastrofă din istoria Americii, dar a distrus mai multe vieți și proprietăți decât oricare alta și a durat cu mult mai mult. În total, fluviul Mississippi avea să fie la nivelul critic de viituri 153 de zile la rând.

Din fericire, America avea un fiu de un sânge rece uluitor – un fel de supraom, cum își spunea chiar el cu o totală lipsă de modestie în corespondența sa privată – la care putea apela în momente de criză, cum era acesta. Numele lui era Herbert Hoover. Curând avea să fie cel mai ridiculizat președinte de la acea vreme – realizare demnă de luat în seamă pentru cineva care a fost ales în funcție în același deceniu ca Warren G. Harding –, dar în primăvara anului 1927 era, de departe, omul în care lumea avea cea mai mare încredere. În mod curios, a fost de asemenea poate cel mai antipatic erou odrăslit vreodată de America. Vara anului 1927 avea să accentueze aceste două attribute ale sale.

Herbert Clark Hoover s-a născut în 1874, la 50 de kilometri vest de Mississippi (avea să fie primul președinte născut la vest de acest hotar cu o profundă semnificație simbolică), în cătunul West Branch din Iowa, într-o căsuță albă, care există și astăzi. Părinții săi, niște quakeri cucernici, au murit foarte devreme – tatăl său de febră reumatică pe când micul Bert avea numai șase anișori, iar mama lui de febră tifoidă, trei ani mai târziu –, așa că el a ajuns să locuiască împreună cu un unchi și o mătușă din Oregon. Aceste rude posace, tot quakeri zeloși, tocmai își pierduseră fiul mult iubit, așa încât au avut grijă ca Bert să simtă clipă de clipă pe umeri povara deprimantă a morții în anii lui de formare. Dacă a fost cumva vesel din fire – ceea ce nu e sigur –, nu a mai rămas nici urmă de așa ceva după experiențele sale din adolescență. Herbert Hoover a trăit până la 90 de ani, iar în tot acest timp, din informațiile pe care le avem, nu a simțit gustul bucuriei adevărate nici măcar un moment.

Deși nu a terminat liceul – unchiul lui, neținând cont de faptul că băiatul era inteligent, l-a trimis să lucreze drept curier în Salem –, Hoover s-a ambiționat să devină un om educat. În 1891, la vârsta de 17 ani, a trecut examenele de admitere la nou-înființata Leland Stanford Junior University (sau pur și simplu Stanford, cum îi spunem astăzi), care pe atunci oferea cursuri gratuit. Așadar, a făcut parte din prima generație de studenți ai Universității Stanford. A studiat geologia și tot aici a cunoscut-o și pe viitoarea lui soție, Lou Henry, care, întâmplător, era tot din Iowa. (Aveau să se căsătorească în 1899.) După terminarea facultății, Hoover s-a angajat la singurul loc de muncă pe care l-a găsit, într-o mină de aur din Nevada City, California, unde încărca cu minereu și împingea un vagonet zece ore pe zi, șapte zile pe săptămână, fiind plătit cu 20 de cenți pe oră – un salariu de mizerie chiar și pentru vremea aceea. Nu pare să-l fi deranjat nicio clipă faptul că minerii cu care lucra nu aveau să scape niciodată de soarta asta. Hoover credea foarte mult în ideea că oamenii își croiesc singuri destinul – după cum a și demonstrat chiar el.

În 1897, când avea doar 20 și ceva de ani, Hoover a fost angajat de o mare și venerabilă companie minieră britanică, Bewick, Moreing & Co., iar în următorul deceniu, în calitate de inginer-șef și expert, a călătorit încontinuu prin toată lumea – în Birmania, China, Australia, India, Egipt și în alte locuri în care compania avea interese mineralogice. În șase ani, Hoover a făcut înconjurul lumii de cinci ori. A supraviețuit rășcoalei

populare I-he-tuan din China, și-a croit drum prin junglele din Borneo, a traversat călare pe cămile pustietatea roșiatică din vestul Australiei, s-a bătut pe burtă cu Wyatt Earp și Jack London într-un saloon din Klondike, a înnoptat lângă marile piramide din Egipt. A avut parte de experiențe bogate și memorabile pentru un tânăr ca el, dar nu a fost impresionat de niciuna dintre ele. În memoriile sale, scrise spre sfârșitul vieții, Hoover admite placid că în tinerețe a vizitat multe locuri minunate și că a văzut o mulțime de lucruri extraordinare, dar îl informează pe cititor că nu intenționează să povestească despre ele. „Pentru cei interesați [de romantism și aventură] sunt biblioteci întregi de cărți a căror acțiune este plasată în orice decor geografic”, spune el. Cititorului îi servește în schimb o trecere în revistă extrem de plictisitoare a sarcinilor pe care le-a îndeplinit și a mineralelor pe care le-a extras. Viața lui a însemnat doar muncă. Nimic altceva.

După un deceniu de muncă pe teren, Hoover a fost adus înapoi la Londra și a devenit partener la Bewick, Moreing & Co. Acum familist, cu doi băieți mici, s-a mutat într-o casă mare de pe Campden Hill, în Kensington, devenind un personaj important în comunitatea oamenilor de afaceri britanici. Mai avea și oarece viață socială, dar nu se descurca prea bine. Dineurile găzduite la el acasă aveau loc într-o muțenie aproape totală. „Nu a fost auzit niciodată făcând referire la vreun poem, o piesă de teatru, o operă de artă”, scria un observator. În schimb, s-a tot îmbogățit – a strâns vreo patru milioane de dolari înainte să împlinească 40 de ani.

Foarte probabil, și-ar fi trăit viața putred de bogat, dar pierdut în anonimat dacă situația nu ar fi luat brusc o întorsătură care l-a aruncat în mod neașteptat în lumina reflectoarelor. Când a izbucnit războiul, Hoover, fiind un american de frunte, a fost chemat ca să ajute la evacuarea altor americani rămași în Europa – în mod remarcabil, erau cam 120.000 – și s-a achitat de această însărcinare cu atâta eficiență și distincție, încât i s-a propus provocarea mult mai mare de a prezida noua Comisie pentru Asistență Umanitară din Belgia.

Belgia era devastată de război, fermele erau distruse, fabricile închise, rezervele de alimente confiscate de nemți. Opt milioane de belgieni erau cu adevărat în pericol să moară de foame. Hoover a reușit să găsească și să distribuie alimente în valoare de 1, 8 milioane de dolari pe săptămână, în fiecare săptămână, timp de doi ani și jumătate – în total, 2, 5 milioane de tone –, făcându-le să ajungă la oameni care altfel nu ar fi avut ce mânca. A făcut un lucru cu adevărat extraordinar. A fost cel mai amplu efort de

asistență umanitară întreprins vreodată în lume, transformându-l, așa cum și merita, în erou internațional. În 1917, se estima că Hoover salvase mai multe vieți decât orice altă persoană din toată istoria. Un entuziast l-a numit „cel mai mare umanitarist de la Iisus Hristos încoace”, ceea ce, desigur, este cel mai generos compliment posibil. Eticheta asta a prins la public. Pentru întreaga lume, a devenit „Marele Umanitarist”.

Două aspecte justificau reputația glorioasă de care se bucura Hoover: își îndeplinea mereu îndatoririle cu eficiență neobosită și rapiditate și se asigura că toată lumea află de realizările sale. Myron Herrick, destoinicul ambasador american la Paris, a făcut și el tot felul de isprăvi eroice în Franța aflată sub ocupație, fără ca posteritatea să-i fie recunoscătoare, dar asta pentru că nici nu avea nevoie să-i mulțumească cineva. În schimb, Hoover se asigura cu meticulozitate că fiecărei fapte bune asociate cu numele lui i se atribuia o importanță maximă și că era detaliată într-un comunicat de presă.

De fapt, Hoover nu a simțit aproape nimic pentru cei pe care i-a salvat. A refuzat să viziteze locurile unde se distribuiau ajutoare umanitare ori să interacționeze în vreun fel cu victimele nefericite pe care le ajuta. Odată, când un asistent l-a condus, candid, la o bucătărie mobilă din Bruxelles, Hoover a dat înapoi. „Să nu care cumva să mai văd așa ceva vreodată!”, s-a răstit el. Celor care l-au cunoscut li se părea un om total lipsit de sentimente. O cunoștință nota cum vorbea Hoover despre activitățile sale umanitare din Europa fără pic de emoție. „Nu a manifestat nici măcar o dată vreo urmă de emoție și nu mi-a descris în niciun fel tragediile care se petreceau”, povestea prietenul respectiv, uimit.

De asemenea, Hoover nu tolera deloc nimic din ceea ce părea că i-ar putea știrbi din prestigiu. Atunci când un articol din The Saturday Evening Post a sugerat – în mod eronat – că biroul din New York al Comisiei pentru Asistență Umanitară din Belgia era de fapt partea cea mai importantă și mai productivă a întregii operațiuni și că adevăratul lider al Comisiei era președintele său american, Lindon Bates, Hoover și-a cam ieșit din pepeni. A trimis în grabă o scrisoare lungă în care afirma că articolul conținea „46 de neadevăruri absolute și 36 de lucruri spuse pe jumătate”, după care le lua pe fiecare pe rând. A dispus ca biroul din New York să nu mai dea niciun comunicat de presă și să ceară aprobare dinainte pentru orice anunț, prin biroul lui Hoover de la Londra, limitându-i astfel serios capacitatea de a atrage donații.

Pentru Hoover, Belgia a fost doar începutul. Noul lui rol în viață era să soluționeze crize. Când a intrat America în război, președintele Woodrow Wilson l-a chemat pe Hoover în țară și i-a cerut să ocupe funcția de administrator al rezervelor naționale de alimente, având grijă de toate aspectele legate de producția de alimente a Americii pe timp de război, ca să se asigure că se cultivă suficient, că fiecare cetățean este hrănit pe săturate și că speculanții sunt eliminați. Hoover a născocit sloganul „Hrana va câștiga războiul” și l-a promovat atât de eficient, încât milioane de oameni au rămas cu impresia că Hoover a avut meritul principal în victoria Americii. La sfârșitul războiului, a fost trimis înapoi în Europa ca să salveze iarăși milioane de oameni care mureau de foame; de data aceasta era șeful Administrației Americane de întrajutorare. Era cea mai mare provocare de până atunci. Hoover răspundea de bunăstarea a 400 de milioane de oameni. A supervizat operațiuni de asistență umanitară în peste 30 de țări. Numai în Germania, Administrația deschisese 35.000 de centre de distribuție a hranei, ce asigurau împreună 300 de mese calde unor oameni care altfel nu ar fi avut ce mânca.

Austria era într-o situație deosebit de dificilă atunci când a ajuns Hoover acolo. „Pacifictorii făcuseră tot ce le stătuse în putință să lase Austria fără nicio fărâmbă de mâncare”, nota Hoover sec în memoriile sale. (Pentru cineva căruia îi lipsea cu desăvârșire simțul umorului în viața personală, scrierile sale erau adesea de o ironie mușcătoare.) Hoover estima că Austria avea nevoie de ajutoare alimentare în valoare de 100 de milioane de dolari ca să reziste până la următoarea recoltă, dar nu putea strânge nici măcar o mică parte. Statele Unite nu puteau acorda asistență, deoarece legea americană interzicea împrumuturile către state inamice, chiar și după ce nu mai erau inamice. Hoover a găsit soluția: a aranjat ca America să împrumute 45 de milioane de dolari Marii Britanii, Franței și Italiei, iar ele să împrumute acești bani mai departe Austriei, cu condiția ca banii să fie folosiți pentru a cumpăra alimente de la americani. A fost o soluție foarte deșteaptă, care evita înfometarea populației și în același timp îi ajuta și pe fermierii americani să scape de produsele excedentare, dar care a generat, evident, stupoare în rândul celor trei națiuni aliate ulterior, când Congresul a insistat ca ele să ramburseze împrumutul pe care Austria nu fusese în stare să-l plătească. Aliații au arătat că nu ei împrumutaseră propriu-zis banii și că nu le ieșise nimic din toată afacerea asta, în timp ce fermierii americani erau cu 45 de milioane de dolari mai bogați. Însă Congresul, deloc



impresionat, a insistat ca ei să plătească. Astfel de acțiuni alimentau prosperitatea Americii, dar nu prea îi creșteau popularitatea sau prestigiul peste hotare.

Nimic din toate acestea nu s-a întors împotriva lui Hoover, pe care părea să nu îl atingă niciodată nimic. De fapt, la o privire mai atentă, ne dăm seama că Hoover nu era chiar așa de eroic și de nobil cum credeau majoritatea contemporanilor săi. Un jurnalist de investigație pe nume John Hamill, într-o carte intitulată *The Strange Career of Mr. Hoover under Two Flags*, afirma că Hoover a profitat personal – și substanțial – de pe urma programului de ajutor alimentar acordat Belgiei. Această acuzație nu a fost dovedită niciodată – poate, trebuie precizat, și pentru că era neîntemeiată –, însă alta, mult mai gravă, era reală. În timpul războiului, ca parte a operațiunilor sale de afaceri, Hoover a cumpărat ilegal substanțe chimice din Germania. Aceasta era o infracțiune extrem de gravă pe timp de război. Remarcabil este că a făcut-o nu pentru că produsele acelea chimice nu s-ar fi găsit în Marea Britanie, ci pur și simplu întrucât cele nemțești erau mai ieftine. Nu i s-a părut că ar fi ciudat din punct de vedere moral să susțină economia germană în timp ce Germania încerca să-i ucidă pe fiii și frații oamenilor cu care el lucra și în mijlocul cărora trăia. Mi se pare extraordinar că, doar cu un deceniu și ceva înainte să devină președinte al Statelor Unite, Herbert Hoover, Marele Umanitarist, a fost implicat într-o faptă pentru care ar fi putut să fie scos afară, lipit de un zid și împușcat.

În 1919, când și-a încheiat treburile în Europa, Hoover s-a întors de tot în Statele Unite. Locuise 20 de ani în străinătate și se simțea cam străin în propria țară, dar era atât de venerat, încât era curtat de ambele partide politice, care îl voiau drept candidat la președinție. S-a scris adesea că Hoover fusese plecat atât de mult timp, încât nici nu mai știa dacă este republican sau democrat. Ei bine, nu e chiar așa. Se înscrisese în Partidul Republican în 1909. Dar e adevărat că nu îl interesa prea tare politica și că nu votase niciodată la alegerile prezidențiale. În martie 1921, a ajuns să facă parte din cabinetul lui Warren G. Harding ca ministru al Comerțului. După moartea subită a lui Harding în 1923, a rămas în aceeași funcție și în mandatul lui Calvin Coolidge.

Hoover a fost sârguincios și destoinic în ambele administrații, dar avea uluitor de puține calități care să-l facă simpatic. Era un om rece, vanitos, irascibil și aspru. Nu le mulțumea niciodată subalternilor și nu îi întreba

dacă sunt mulțumiți sau dacă le merge bine. Nu părea să aibă capacitatea de a întreține relații calde sau prietenești. Nu îi plăcea nici măcar să dea mâna cu oamenii. Deși Coolidge avea un simț al umorului cam ca al unui plod ușor înapoiat – una dintre farsele lui preferate era să-i sune pe toți servitorii de la Casa Albă odată, apoi să se ascundă după draperii, ca să se delecteze cu haosul astfel creat –, măcar avea așa ceva. Ceea ce nu se poate spune și despre Hoover. Unul dintre cei mai apropiați asociați ai săi spunea că în 30 de ani nu îl auzise niciodată pe Hoover râzând în hohote.

Coolidge nu prea a ținut strâns frâiele statului. Administrația pe care a condus-o a fost, după cum spunea un observator, „înclinată spre trândăvie”. Secretarul Trezoreriei, Andrew Mellon, și-a petrecut o mare parte din carieră implementând reduceri de taxe care, în mod convenabil, îl făceau pe el mai bogat. Potrivit istoricului Arthur M. Schlesinger Jr., printr-o singură lege Mellon și-a făcut cadou o reducere de impozit mai mare decât cea de care se bucura aproape toată populația statului Nebraska la un loc. Mellon puneia Fiscul să-i trimită pe cei mai buni oameni ai săi ca să-i pregătească declarațiile de venit astfel încât acesta să pară cât mai mic posibil. Serviabil, șeful Fiscului chiar i-a oferit lui Mellon o listă cu lacune ale legii de care să se folosească acesta. În cuvintele biografului lui Mellon, David Cannadine, Mellon s-a folosit ilegal de poziția sa și pentru a-și promova interesele de afaceri – de pildă, cerându-i secretarului de stat să ajute una dintre companiile sale să obțină un contract de construcții civile în China. Mulțumită acestor manevre, valoarea netă a averii personale a lui Mellon a crescut de peste două ori, ajungând la mai bine de 150 de milioane de dolari cât timp a fost în funcție, iar averea familiei sale, pe care o administra tot el, a depășit două miliarde de dolari.

Prin 1927, Coolidge nu lucra decât vreo patru ore și jumătate pe zi – „un program mult mai lejer decât al celor mai mulți președinți, ba chiar decât al majorității oamenilor”, cum spunea odată specialistul în științe politice Robert E. Gilbert –, iar în mai tot restul zilei trăgea la aghioase. „Nu am văzut niciun alt președinte”, își amintea aprodul de la Casa Albă, „care să doarmă așa de mult”. Când nu trăgea câte un pui de somn, stătea adesea cu picioarele sprijinite de un sertar deschis al biroului (obicei pe care l-a avut toată viața) și căsca gura la mașinile care treceau pe Pennsylvania Avenue.

Toate acestea îl plasau pe Herbert Hoover într-o poziție ideală pentru a se afirma în afara ariilor sale oficiale de competență și nimic nu îi plăcea mai mult decât să cucerească noi teritorii administrative. Și-a băgat nasul

peste tot – în conflicte de muncă, în reglementarea posturilor de radio, în stabilirea unor rute aeriene, în supervizarea împrumuturilor externe, în descongestionarea traficului, în distribuția drepturilor privind apa de-a lungul principalelor cursuri, în prețul cauciucului, în implementarea normelor privind igiena copiilor și în multe altele care păreau adesea doar tangențial legate de comerțul intern. Colegii săi au început să-l poreclească „ministrul Comerțului și subsecretarul Tuturor Celorlalte”. Atunci când au fost introduse autorizațiile pentru piloți, tot departamentul lui Hoover a fost cel care le-a emis. Atunci când un impresar dichisit de pe Broadway, pe nume Earl Carroll, a adresat public o invitație elevelor de liceu să vină să dea probe pentru spectacolele sale îndrăznețe, lui Hoover i-a cerut ajutorul o organizație intitulată Mamele din America (și l-a și primit). Atunci când AT & T a vrut să facă o demonstrație a unei noi invenții numite televiziune, Herbert Hoover a fost cel așezat în fața camerei. În primăvara anului 1927 și-a găsit timp chiar și să scrie un articol pentru The Atlantic Monthly despre modalitatea de a îmbunătăți piscicultura țării. („Vreau să menționez un fapt, să observ o situație, să descriu un experiment, să definesc o propunere, să formulez un protest și să le argumentez pe toate”, scria el în deschiderea articolului, dovedind că niciun amănunt nu avea cum să scape afectării sale aiuritoare.) Când nu rezolva problemele națiunii, străbătea țara în lung și-n lat ca să primească tot felul de distincții. De-a lungul vieții sale, a primit peste cinci sute de premii, inclusiv diplome de onoare de la 85 de universități.

Coolidge nu prea îl avea la inimă pe Hoover. Nu simpatiza el mai pe nimeni, dar se pare că pe Hoover chiar nu îl înghițea deloc. „Individul ăsta mi-a oferit șase ani tot felul de sfaturi pe care nu i le-am cerut – și toate au fost proaste!”, a mârâit printre dinți Coolidge la un moment dat, când a venit vorba de Hoover. În aprilie 1927 Coolidge i-a nedumerit pe toți cu o declarație în care afirma că Hoover nu va fi niciodată numit în funcția de secretar de stat. Titlul de pe prima pagină a cotidianului The New York Times din 16 aprilie 1927 proclama:

CAPITALA NELĂMURITĂ  
DE STATUTUL LUI HOOVER  
ÎN RELAȚIILE CU PREȘEDINTELE

CASA ALBĂ DECLARĂ CĂ EL  
NU VA FI SECRETAR DE STAT.

## NICI MĂCAR ÎN CAZUL ÎN CARE KELLOGG DEMISIONEAZĂ

Toți comentatorii politici din țară se întrebau de ce a dat Coolidge această declarație și de ce a vrut să fie atât de decisiv. Cum Hoover nu dăduse semne că și-ar dori funcția respectivă, iar cel care o ocupa în momentul acela, Frank B. Kellogg, nu părea că ar dori să renunțe la ea, aceștia erau la fel de uluiți ca toată lumea.

Cu un dispreț nimicitor, Coolidge îl numea pe neobositul său ministru al Comerțului „Băiatul-Minune”, dar, oricât l-ar fi luat peste picior, se bucura că are pe cineva care să facă mare parte din treabă în locul lui. Iar acum, când fluviul Mississippi se revărsa ca niciodată până atunci, tot la Herbert Hoover a apelat și el. La o săptămână după ce a făcut enigmatica promisiune că nu îl va promova pe Hoover în funcția de secretar de stat, președintele Coolidge l-a numit în fruntea programului de asistență umanitară, ca să ia măsuri în situația de urgență care apăruse. În rest, Coolidge nu a mai mișcat un deget. Nu a vrut să viziteze zonele inundate. Nu a vrut să aloce fonduri federale și nici să convoace o ședință extraordinară a Congresului. Nu a vrut să solicite populației să facă donații la postul național de radio. Nu a vrut să-i transmită umoristului Will Rogers un mesaj de încurajare pe care Rogers să-l citească la radio. Nu a vrut nici măcar să ofere 12 fotografii cu autograf care să fie vândute la licitație în beneficiul victimelor inundațiilor.

Hoover și-a stabilit oficial cartierul general la Memphis, dar în următoarele trei luni îl vedeai peste tot – ba la Little Rock, ba la Natchez, ba la New Orleans, ba la Baton Rouge. Oriunde era nevoie de un om cu demnitate, își făcea apariția Hoover. Ca să-i dăm cezarului ce-i al cezarului, ația un aer de lider care președintelui îi lipsea. El a fost cel care s-a adresat națiunii la radio. „Este greu de descris în cuvinte forța cu care se revărsa fluviul Mississippi”, spunea Hoover de la Memphis.

*Nu pare destul de impresionant să spun că acesta curge de zece ori mai impetuos decât Niagara, la doar două străzi de locul în care mă aflu acum. Poate că este mai impresionant să spun că la Vicksburg zona inundată e lată de doi kilometri și apa are 15 metri adâncime, curgând cu o viteză de zece kilometri pe oră. Asta înseamnă că 200.000 de oameni sunt nenorociți. Mii de oameni au rămas în locuințele lor acolo unde apa încă nu a ajuns la etaj... Aceasta este situația disperată a unei bătălii pierdute.*

Dar avea să fie și mai rău. În următoarele două săptămâni, numărul persoanelor rămase fără un acoperiș deasupra capului avea să atingă cifra de jumătate de milion. Totuși, Hoover se simțea ca pește în apă. Avea de soluționat o criză majoră și deținea autoritatea de a instrui și a mobiliza oameni din tot felul de departamente și agenții – Crucea Roșie, Institutul de Meteorologie, Serviciul Public de Sănătate, Paza de Coastă, Departamentul pentru Veterani, Comisia Interstatală pentru Comerț, serviciul național al farurilor și încă vreo zece sau mai multe – și de a interveni direct în treburile a patru ministere importante: Agricultură, Marina Militară, Război și Trezorerie. În afară de președinte, nu mai controlase nimeni atât de multe lucruri simultan. Niciun aspect al operațiunilor nu scăpa atenției sale concentrate. A autorizat organizarea a 154 de tabere pentru refugiați și a dat instrucțiuni riguroase privind modul în care trebuia amplasată și gestionată fiecare dintre ele: corturile trebuiau să fie de 5, 5 pe 5, 5 metri, dispuse în șiruri ordonate de-a lungul unor străzi care să aibă o lățime de fix 7, 6 metri, cu culoare late de trei metri din două în două rânduri de corturi. (În realitate, din motive practice legate în principal de structura terenului, nu s-a atins aproape nicăieri o asemenea perfecțiune geometrică.) Cantitățile de alimente, tipurile de distracții, gradul de îngrijire medicală și toate celelalte detalii ale vieții dintr-o tabără de refugiați au fost prescrise în aceeași manieră, deși indicațiile sale nu au fost respectate prea des. În mod uimitor, Hoover considera că în tabere este minunat. Pentru mulți dintre oamenii care ajungeau acolo, insista el, „asta era prima vacanță adevărată pe care o avuseseră vreodată”. Nu uitați că era vorba despre oameni care tocmai pierduseră totul.

Ca și în Europa, Hoover nu se simțea în largul lui cu oamenii pe care fusese trimis să-i salveze. În special nu îi putea suferi pe locuitorii Louisianei de etnie cajun, despre care credea că „seamănă leit cu țărani francezi”. Hoover era exasperat mai ales de numărul mare al persoanelor de etnie cajun care ignorau în mod repetat îndemnul de a se muta în locurile unde terenul era mai înalt. Un fermier a trebuit să fie „salvat” de șase ori. Într-o noapte, în Melville, Louisiana, după ruperea unui dig de pe râul Atchafalaya, zece oameni și-au pierdut viața pentru că nu plecaseră atunci când li s-a spus – nouă din aceeași familie: o femeie și cei opt copii ai ei. Pentru Hoover asta nu era atât o tragedie, cât mai degrabă o sursă de iritare. „Am ajuns la concluzia că un cajun nu se mută până nu îi ajunge apa sub pat”, scria el.

Nici cei de etnie cajun nu prea se omorau după el. În apropiere de Caiernarvon, Louisiana, un bărbat înarmat cu o pușcă a tras asupra bărcii cu care trecea pe acolo Hoover, după care s-a făcut nevăzut în pădure înainte să pună cineva mâna pe el. Animositatea omului era, poate, de înțeles. Grupul din care făcea parte Hoover inspecta un dig care avea să fie aruncat în aer pentru a devia apele și a feri astfel orașul New Orleans de inundații – acțiune considerată nenecesară de multă lume. După ruperea unor diguri mai spre nord, nivelul apelor fluviului deja mai scăzuse, eliminând orice amenințare imediată sau probabilă la adresa orașului, însă, chiar și așa, s-a luat decizia ca digul să fie aruncat în aer. Au fost sacrificate două colectivități numeroase pentru ca oamenii de afaceri din New Orleans să poată sta liniștiți. Orașul New Orleans le-a promis celor afectați că vor fi despăgubiți până la ultimul cent. Nu a fost așa.

Ca întotdeauna, Hoover își făcea reclamă clipă de clipă. Călătorea prin Sud într-un tren privat, care avea și un vagon dedicat exclusiv operațiunilor de presă. De aici a emis o mulțime de comunicate, axate mai ales pe viziunea și sângele lui Hoover. De asemenea, avea grijă ca fiecare senator republican să primească o copie a articolelor care îl laudau. Dacă vreun ziar, oricât de mărunț, pune la îndoială sau critica eforturile lui, îi trimitea o scrisoare plină de reproșuri. Uneori pe mai multe pagini.

Hoover se lăuda că nu au murit decât trei oameni în timpul inundațiilor după ce a preluat el controlul („printre care și un gură-cască excesiv de curios”), dar în realitate au fost cel puțin 150 de victime, poate chiar mult mai multe. În final, eforturile sale nu au avut nici pe departe un succes răsunător. Fondurile de ajutorare au fost adesea irosite sau direcționate greșit. Proviziile le erau încredințate de obicei celor mai mari proprietari funciari, care trebuiau să le distribuie celor ce locuiau pe terenurile deținute de ei; unii proprietari îi puneau fără scrupule pe chiriași să plătească pentru provizii sau le păstrau pentru ei. Lui Hoover i se aduceau adesea la cunoștință cazuri de abuzuri, dar el le ignora de fiecare dată. Taberele de refugiați nu erau confortabile și mâncarea era adesea așa de sărăcăcioasă și de nesănătoasă, încât mulți dintre refugiați dezvoltau tot felul de boli, cum ar fi pelagra. Dar asta nu se menționa în comunicatele de presă ale lui Hoover.

Totuși, pentru restul lumii, inundațiile de pe valea fluviului Mississippi nu au făcut decât să întărească reputația de gigant a lui Herbert Hoover, generând convingerea că el avea să fie următorul candidat al republicanilor

la funcția de președinte. „Este aproape inevitabil”, i-a spus el modest unui prieten.

În mod normal, inundațiile de pe valea fluviului Mississippi nu l-ar fi îngrijorat pe Charles Lindbergh, dar s-a întâmplat ca acestea să coincidă cu un culoar larg de vreme foarte proastă care îi tăia calea. O furtună de proporții uriașe întuneca cerul pe o suprafață imensă din Vestul Mijlociu și în sud-vest, generând tornade care se roteau ca niște sfârleze demonice pe teritoriul a opt state, din Texas până în Illinois. În Poplar Bluff, Missouri, 80 de oameni au murit și 350 au fost răniți atunci când o tornadă a măturat centrul orașului. Tornadele au mai făcut vreo zece victime și în alte locuri din Missouri, multe alte decese fiind înregistrate în Texas, Arkansas, Kansas, Louisiana și Illinois. La St. Louis, vânturile puternice au provocat pagube majore, făcând și o victimă („un negru”, scria solemn The New York Times), lovită de dărâmături. În Wyoming, trei oameni surprinși de un viscol au murit de frig. În total, furtuna a ucis 228 de oameni și a rănit 925 în numai două zile.

În St. Louis, în dimineața sosirii lui Lindbergh, vântul era mai potolit, dar se lăsase o ceață groasă. La meciul de baseball dintre St. Louis Browns și New York Yankees, care avea loc în ziua aceea pe Sportman's Park, jucătorii se plângeau că nu văd nici la trei metri în fața lor. Mă rog, Babe Ruth vedea totuși destul de bine, căci a reușit să ajungă la a doua bază și a înscris și un homerun, al optulea din acel sezon, care era abia la început. Nimeni nu bănuia deocamdată ce vară extraordinară va avea acest jucător. Yankees au câștigat meciul cu 4 – 2.

În timp ce partea de est a statului Missouri era învăluită într-o ceață rece și umedă, Chicago era afectat de un val de caniculă, în timp ce Colorado și statele din Podișul Preriilor erau îngropate de ninsori abundente. În Nebraska, în mod bizar, ningeă în mai multe zone ale statului, pe când în colțul sud-vestic era înăbușitor de cald, înregistrându-se chiar și două tornade. Nu se mai pomenise o vreme așa de schimbătoare și de ciudată. Euforic, Lindbergh părea să nu ia seama la nimic din toate acestea. Dacă i-a fost greu să găsească aerodromul Lambert prin ceață, nu a spus asta niciodată. De fapt, nu a menționat niciun cuvânt despre vremea proastă în niciunul dintre textele sale în care descria acele zile pline de evenimente – a mărturisit doar că s-a bucurat că e furtună pentru că din cauza ei ceilalți aviatori din New York nu au putut decola înainte să ajungă și el acolo. Se pare că nici atunci, nici mai târziu nu i-a trecut prin cap că el a fost poate

singurul om de pe tot teritoriul Statelor Unite care a avut îndrăzneala să zboare cu avionul.

La St. Louis, Lindbergh s-a dat mare cu avionul lui nou-nouț în fața celor care îl sponsorizaseră, a tras un pui de somn, a înfulecat o friptură și patru ouă la Louie's Café, lângă aerodrom, apoi a decolat din nou, îndreptându-se de data asta către New York. Reușind să ajungă la St. Louis, realizase deja două lucruri impresionante: devenise primul om care a survolat Munții Stâncoși noaptea și stabilise un record pentru cel mai lung zbor fără escală efectuat de un pilot american fără altcineva la bord. Acum, dacă totul mergea conform planului și ajungea cu bine la New York, avea să bată și recordul pentru cel mai rapid zbor de pe o coastă a Americii pe cealaltă. În mod remarcabil, asta se întâmpla tocmai când, pe coasta de est, din cauza ceții groase, păsările migratoare nu se aventuraseră să-și continue drumul, iar oamenii îi căutau în zadar pe Nungesser și Coli. Niciun aviator din estul Statelor Unite nu avea de gând să plece nicăieri. Francesco de Pinedo, care voia să-și continue gloriosul tur al Americii cu alt avion, a încercat de trei ori să zboare de la New York la Philadelphia, dar de fiecare dată a fost întors din drum de ploaia torențială și plafonul jos de nori.

În mod logic, vremea care îi împiedica pe aviatorii din New York să decoleze ar fi trebuit să-l împiedice și pe Lindbergh să răzbată, dar, aparent, în cazul lui nu se aplicau regulile normale ale vieții. Cel puțin deocamdată, Charles Lindbergh părea să fi devenit cumva nemuritor.

## Capitolul 4

Pentru un străin care vizita America prima oară în 1927, lucrul cel mai izbitor era bunăstarea uluitoare a oamenilor. Americanii erau poporul care o ducea cel mai bine din toată lumea. În locuințele americanilor sclipeau tot felul de aparate moderne de uz casnic și bunuri de consum de folosință îndelungată – frigidere, radiouri, telefoane, ventilatoare, aparate de ras electrice – care aveau să devină ceva obișnuit în alte țări abia peste o generație sau mai mult. Dintre cele 26, 8 milioane de familii americane, 11 milioane dețineau câte un fonograf, zece milioane aveau mașină, 17, 5 milioane aveau telefon. În fiecare an, în America se cumpărau mai multe telefoane noi (781.000 în 1926) decât existau în Marea Britanie în total.

42% din tot ce se producea în lume provenea din Statele Unite. În America se realizau 80% din totalul filmelor la nivel mondial și 85% dintre



mașini. Numai în Kansas erau mai multe mașini decât în Franța. Într-o vreme când bogăția unei națiuni se măsura în funcție de rezervele sale de aur, America deținea jumătate din cantitatea de aur existentă pe glob, deci cam cât tot restul lumii la un loc. De-a lungul istoriei, nicio țară nu mai fusese vreodată atât de bogată – și devenea și mai bogată pe zi ce trecea, într-un ritm de-a dreptul amețitor. Tranzacțiile de la bursă, deja în plin avânt, aveau să crească cu o treime în 1927, într-o „orgie de speculații nebunești”, cum avea să spună mai târziu Herbert Hoover, dar în primăvara și vara anului 1927 nici el, nici alții nu își făceau încă griji.

America pe care a traversat-o în zbor Charles Lindbergh în mai 1927 era, evident, foarte diferită de America de astăzi. În primul rând, era mai puțin aglomerată și vizibil rurală. Cu o populație de aproape 120 de milioane de locuitori, în Statele Unite trăiau atunci cam 40% din numărul americanilor de astăzi. Jumătate din acești 120 de milioane de oameni încă locuiau la ferme sau în orașe mici, față de doar 15% astăzi, așa că balanța înclina mult mai mult în favoarea zonelor rurale.

Orașele mari erau, în ansamblu, încântător de compacte: încă nu dezvoltaseră undele de șoc ale dispersiilor suburbane de astăzi. Iar în general, nici nu erau legate de drumuri importante. În 1927, când oamenii călătoreau sau când expediau mărfuri, încă foloseau aproape exclusiv trenul. Nu prea vedeai aproape nicăieri șosele asfaltate. Până și noua Lincoln Highway – care se autointitula, mândră, prima șosea transcontinentală din lume – avea o singură porțiune mai mare ce era asfaltată continuu, de la New York City până în vestul statului Iowa. De acolo până la San Francisco, mai găseai asfalt doar pe jumătate din distanță. În Nevada era „mai mult ipotetică”, după cum spunea cineva, neexistând nici borne pe marginea drumului care s-o marcheze măcar teoretic. Ici și colo începeau să mai apară și alte șosele, mai scurte, ca Jefferson Highway și Dixie Highway, dar acestea erau doar niște noutăți curioase, nu niște adevărate semne ale unei noi ere. Atunci când oamenii își imaginau viitorul transportului pe distanțe lungi, nu se gândeau la șosele, ci la avioane și dirijabile uriașe care să facă legătura între centrele marilor orașe.

Iată de ce Premiul Orteig era pus la bătaie pentru un zbor epopeic, și nu pentru o întrecere rutieră. Tot de asta pe zgârie-norii din vremea aceea au început să fie instalate catarge – să poată fi ancorate de ele dirijabilele. Se pare că nici unui arhitect nu i-a trecut prin cap că asta era, evident, o idee foarte proastă – închipuiți-vă cum ar fi fost dacă Hindenburg s-ar fi prăbușit

cuprins de flăcări în Times Square. Chiar și la ancorările de rutină, dirijabilele trebuiau adesea să arunce anumite cantități de apă de balast ca să-și mențină stabilitatea și este puțin probabil că oamenilor care ar fi trecut pe dedesubt le-ar fi convenit să li se toarne mereu în cap niște apă de santină.

O altă posibilitate de a aduce pasageri în orașele mari era aerodromul de pe zgârie-nori, cu piste prelungite în consolă dincolo de marginile acoperișului aflat la mare înălțime sau construite astfel încât să lege câte două clădiri. Un arhitect vizionar a născocit planul de a construi un soi de masă uriașă care să aibă patru zgârie-nori pe post de picioare și o platformă de aterizare de patru acri cocoțată pe ei. The New York Times avea o fantezie mai personalizată. „Elicopterul și giroscopul îi vor permite omului să aterizeze și să decoleze de pe o platformă instalată chiar în fața ferestrei sale”, declara cu convingere și plin de speranță un editorial despre viitorul apropiat.

Faptul că niciuna dintre aceste soluții absolut irealizabile – din punct de vedere ingineresc, arhitectonic, aeronautic, financiar, în ceea ce privește siguranța și reglementările din domeniul construcțiilor sau din orice alte considerente – părea să nu conteze absolut deloc. Era o epocă ce nu tolera ca fanteziile sale să fie tulburate de probleme practice. Un articol publicat în populara revistă Science and Invention profetea sigur pe sine că oamenii de toate vârstele vor călători curând – cu iuțeala vântului – pe niște role motorizate, în timp ce Harvey W. Corbett, un arhitect de marcă, declara că zgârie-norii de sute de etaje vor ajunge efectiv până la nori și că oamenii care vor locui la etajele superioare își vor primi masa prin unde radio, fără să explice exact cum își închipuia el că ar funcționa asta. Rodman Wanamaker, magnatul care deținea un lanț de magazine universale și finanța zborul lui Richard Byrd, a sponsorizat o expoziție organizată la New York și intitulată „Orașul de titan”, ce înfățișa o lume a viitorului în care niște turnuri urbane magnifice erau conectate de autostrăzi aeriene ultramoderne, pe când cetățenii ajungeau, prin niște tuburi din sticlă, direct în trenuri pneumatice sau alunecau regește dintr-un loc în altul pe niște pasarele rulante. Indiferent ce rezerva viitorul, toată lumea era de acord că avea să fie foarte avansat din punct de vedere tehnologic, inițiat de americani și senzațional.

În mod curios, oamenii nu erau la fel de siguri și de prezent. Primul Război Mondial lăsase în urma sa o lume pe care aproape toți o considerau

superficială, coruptă și depravată – chiar și aceia care se bucurau de ea tocmai din aceste motive. Era al optulea an de Prohibiție, care constituia un eșec de proporții. Aceasta crease o lume a gangsterilor și a mitralierelor și îi transformase pe cetățenii de rând în infractori. În New York erau acum mai multe baruri decât înainte de Prohibiție, iar consumul de băuturi alcoolice a rămas prevalent într-un mod atât de transparent, încât primarul Berlinului, aflat în vizită, l-ar fi întrebat pe primarul Jimmy Walker când începe Prohibiția. Metropolitan Life Insurance Company raporta în 1927 că acum mureau mai mulți oameni din cauze asociate cu consumul de alcool decât oricând înainte să se impună Prohibiția.

Decăderea morală era evidentă pretutindeni, chiar și pe ringul de dans. Tangoul, shimmy-ul și charlestonul, cu ritmurile lor insistente și membrele agitate, aminteau de frenezia actului sexual, ceea ce îi alarma pe mulți dintre oamenii mai în vârstă. Și mai rău era un dans foarte la modă numit black bottom, care implica niște țopăieli înainte și înapoi, plus câte o palmă arsă peste fund – un gest de abandon scandalos axat pe o parte a corpului care ar fi fost mai bine nici să nu existe. Se considera că până și „valsul ezitant” are în el ceva senzual care îl face să semene cu un fel de preludiu muzical. Dar cel mai rău dintre toate era jazzul, pe care mulți îl socoteau un soi de trambulină pentru consumul de droguri și promiscuitate. „Oare din cauza jazzului sincopat rimează cu păcat?”, se întreba un articol din Ladies' Home Journal. Răspunsul era: evident că da. Un editorial din New York Journal-American afirma că jazzul este „o muzică bolnăvicioasă, iritantă, care incită la sex”.

Pe mulți îi tulbura faptul că America avea acum cea mai mare rată a divorțurilor din lume după Uniunea Sovietică. (Pentru a profita de asta, în 1927 statul Nevada a redus la trei luni perioada obligatorie de așteptare până la pronunțarea divorțului, favorizând astfel divorțurile „rapide”.)

Îngrijorările vizau mai ales tinerele, care peste tot păreau să se fi dedat unor obiceiuri dezgustătoare. Fumau, beau alcool, își fardau fețele lucioase, purtau tunsori bob (adică își tundeau părul scurt și la același nivel de jur-împrejur) și se îmbrăcau cu rochii de mătase care făceau atâta economie la material, că își tăiau răsuflarea. S-a calculat că la o asemenea rochiță se foloseau, în medie, numai vreo șase metri de material, față de aproape 18 înainte de război. Termenul generic folosit pe vremea aceea cu referire la femeile cărora le plăcea să se bucure de viață era flapper – cuvânt apărut în Anglia la sfârșitul secolului al XIX-lea, care inițial însemna „prostituată”.

Filmele surprindeau cu măiestrie și adesea chiar stimulau în mod activ aerul de delăsare ce caracteriza acele vremuri. Un film, dacă e să ne luăm după afiș, oferea publicului înrobite „fete frumoase din epoca jazzului, băi de șampanie, nopți de chefuri, dezmierdări în lumina vineției a zorilor, toate încununate de un punct culminant senzațional care vă va tăia răsuflarea”. Altul promitea „dezmierdări, alinturi, săruturi inocente, sărutări pasionale, fiice înnebunite de plăcere, mame doritoare de senzații tari”. Nu era nevoie de prea multă imaginație ca să faci legătura între purtarea frivolă a femeii moderne și instinctele criminale ale unei Ruth Snyder. Adesea articolele din ziare afirmau că malefica doamnă Snyder, înainte de a cădea în păcat, fusese mare amatoare de filme la modă.

Disperați, legislatorii au încercat să legifereze probitatea. În Oshkosh, Wisconsin, o lege locală le interzicea partenerilor de dans să se privească în ochi. În Utah, legislatura statului intenționa să le trimită la închisoare pe femei – nu să le amendeze, ci să le închidă – dacă purtau fuste care dezgoleau mai mult de șapte-opt centimetri din picior deasupra gleznei. La Seattle, un grup numit Liga Cărților Curate a încercat chiar să interzică și cărțile de călătorie ale aventurierului Richard Halliburton pe motiv că „te incită să-ți iei lumea în cap”. În toată țara au fost introduse reglementări cu tentă morală, care, ca și Prohibiția, au fost ignorate aproape peste tot. Erau vremuri disperate pentru oamenii mai conservatori din fire.

Așa că, atunci când a aterizat Spirit of St. Louis în Long Island și din el a coborât un tânăr care părea să reprezinte tot ce era modest, virtuos și bun pe lumea asta, mulți americani și-au îndreptat privirile asupra lui, fremătând de speranță.

Până în acest moment Lindbergh părase doar „un rival îndepărtat și vag”, cum își amintea mai târziu Clarence Chamberlin. Majoritatea oamenilor care nu aveau treabă cu aviația nici nu auziseră de el. Dar acum a devenit rapid răsfățatul publicului. Cum observa un reporter de la The New York Times la numai 24 de ore după sosirea lui: „Lindbergh a câștigat inimile newyorkezilor cu zâmbetul lui sfios, curajul lui îndărătnic și zborul impetuos de la Pacific până aici”. Oamenii se îngrămădeau pe aerodromuri ca să-l vadă cu ochii lor pe cel pe care ziarele îl numeau (spre enervarea lui extremă) „Lindy Norocosul”. În duminica de după sosirea lui, 30 de mii de oameni – cam câți mergeau la meciurile echipei Yankees – s-au strâns la aerodromul Curtiss, sperând să-l zărească pe tânărul aviator în timp ce

discută cu mecanicii sau meșterește la avion. S-au cocoțat așa de mulți pe acoperișul unui mic atelier de vopsitorie de lângă hangarul unde se afla Spirit of St. Louis, încât construcția s-a năruit sub greutatea lor. Din fericire, nu era nimeni înăuntru în momentul acela și niciunul dintre cei care au căzut nu a suferit răni grave.

Cele două aerodromuri principale din Long Island, Roosevelt și vecinul său, Curtiss, puțin mai mic, nu prea aveau nimic romantic. Erau situate într-un decor anost, semiindustrializat, cu depozite și fabrici scunde printre care se îțeau grădini de zarzavat și cartiere rezidențiale fără personalitate. Chiar și aerodromurile erau strict utilitare. Hangarele și clădirile de serviciu erau rudimentare și nezugrăvite. Parcările erau pline de gropi și de bălți maronii. Cum ploua de câteva săptămâni, aleile din jurul clădirilor erau acoperite de o clisă lucioasă.

Roosevelt era aerodromul mai bun dintre cele două<sup>2</sup>, datorită banilor cheltuiți de Rodman Wanamaker pentru tasarea și nivelarea pistei după teribilul accident al lui René Fonck, care avusese loc acolo cu opt luni înainte. Era singura pistă din New York suficient de lungă pentru un avion care ar fi traversat Atlanticul, ceea ce ar fi putut fi o problemă, deoarece acum îi era închiriată exclusiv lui Wanamaker pentru uzul lui Byrd<sup>3</sup>, însă acesta din urmă a insistat ca pista să poată fi folosită și de ceilalți concurenți. Spre marele lui merit, Byrd a făcut tot ce i-a stat în putință ca să-i ajute pe rivalii săi. De pildă, le dădea și lor, de bunăvoie, buletinele meteo pe care le primea. De asemenea, s-a numărat printre primii care l-au vizitat pe Lindbergh la hangarul lui de pe aerodromul Curtiss, ca să-i ureze succes. În același timp, Byrd era de departe concurentul cu cei mai mari sorti de izbândă și Lindbergh părea, evident, depășit, așa încât Byrd își permitea să fie generos.

În ciuda atenției pe care o primea acum Lindbergh, majoritatea celorlalți aviatori și membri ai echipajelor nu îi dădeau prea multe șanse de reușită. Bernt Balchen, un membru al echipei lui Byrd, își amintea în memoriile sale că în general oamenii considerau că Lindbergh se cam întindea mai mult decât îi era plapuma. Președintele Societății Americane pentru Promovarea Aviației a declarat cu toată sinceritatea că, după părerea lui, nici Lindbergh, nici oricare altul dintre piloți nu au vreo șansă.

În comparație cu operațiunea lui Byrd, cea a lui Lindbergh era într-adevăr surprinzător de discretă. Byrd avea o echipă de 40 de oameni –

mecanici, telegrafiști, chiar și personal care să se ocupe de o cantină privată. Lindbergh nu avea niciun fel de ajutoare care să-l aștepte în poziție de drepti la New York. Sponsorii săi din St. Louis au trimis un tânăr pe nume George Stumpf, care nu avea nicio experiență relevantă, în ideea că va face comisioane ori că va fi de folos altcumva. Wright Corporation a asigurat doi mecanici care să-l ajute să facă pregătirile (făcea asta pentru toate echipele care foloseau motoare produse de corporație, pentru că era interesul său) și a trimis și un responsabil de PR pe nume Richard Blythe ca să-l asiste în relațiile cu presa, dar considera că Lindbergh este un nume atât de necunoscut, încât i-a cazat pe amândoi în aceeași cameră la Garden City Hotel. În rest, Lindbergh era pe cont propriu. O estimare prudentă a costului pregătirilor lui Byrd avansa suma de 500.000 de dolari. Cheltuielile totale ale lui Lindbergh – avion, combustibil, mâncare, cazare, tot – abia dacă ajungeau la 13.500 de dolari.

Deși Byrd era prea bine-crescut ca să spună ce gândește cu adevărat, probabil că s-a îngrozit de ceea ce a văzut atunci când a trecut pe la Lindbergh. Se vedea de la o poștă că e doar un puști. Nu avea niciun fel de experiență relevantă. Avionul lui nu era dotat cu radio, avea un singur motor – Byrd a insistat să aibă trei – și era construit de o companie de care nu auzise nimeni. Lindbergh se gândea să nu își ia la el barcă de salvare și aproape niciun fel de provizii de rezervă. Și, mai ales, își propusese să zboare singur, ceea ce însemna să piloteze o zi și jumătate un avion dificil și instabil, prin furtună și nori și pe întuneric, având în același timp și complicata sarcină de a echilibra fluxul de combustibil din cinci rezervoare controlate de 14 supape și să-și găsească drumul pe deasupra unui vid complet lipsit de puncte de reper. Atunci când trebuia să-și verifice poziția ori să noteze ceva în jurnalul de bord, avea să fie nevoit să-și împrăștie hârtiile în poală, proptindu-și manșa între genunchi; dacă mai era și noapte, trebuia să țină și o mică lanternă între dinți. Toate astea la un loc erau sarcini care ar fi pus la încercare chiar și o echipă de trei oameni. Oricine avea cât de cât habar despre aviație știa că un singur om nu avea cum să le facă pe toate. Era nebunie curată.

Mai mulți ziariști au încercat să-l facă pe Lindbergh să renunțe la această ambiție sinucigașă, dar și-au răcit gura degeaba.

„Nici nu vrea să audă”, i se plângea unul dintre ei lui Balchen. „Ce mai, e bătut în cap și încăpățânat ca un catâr!”

Atmosfera de la aerodromuri, își amintea Lindbergh mai târziu în autobiografia sa *The Spirit of St. Louis*, era foarte tensionată. Abia trecuseră două săptămâni și ceva de când Davis și Wooster își pierduseră viața prăbușindu-se cu avionul în Virginia și nicio săptămână de când Nungesser și Coli erau dați dispăruți. Myron Herrick, ambasadorul Statelor Unite la Paris, declarase în mod public că deocamdată nu era o idee bună ca piloții americani să zboare spre Franța. Acum toți erau oricum ținuți pe loc de vremea rea. Toată situația era foarte frustrantă.

Lindbergh nu numai că era stresat, acum și presa îi dădea tot mai multă bătaie de cap. Reporterii insistau să-i pună întrebări personale care nu aveau nicio legătură cu zborul – Avea vreo iubită? Îi plăcea să danseze? –, care lui i se păreau niște indiscreții deranjante, iar fotografiile nu pricepeau de ce nu îi lasă să-l pozeze în timp ce se relaxează ori se proteste cu ceilalți aviatori sau cu mecanicii. Până la urmă, ei nu încercau decât să-l facă să pară normal. La un moment dat, doi dintre ei au dat buzna în camera lui de la Garden City Hotel, sperând să-l surprindă bărbierindu-se ori făcând altceva care să sugereze cât de cât că era un băiat normal și simpatic.

Pe 14 mai, a venit mama lui Charles de la Detroit ca să-i ureze drum bun. Cam fără tragere de inimă, au acceptat să fie fotografiați, stând țepeni unul lângă altul, ca doi oameni care abia atunci se cunoscuseră. Doamna Lindbergh i-a refuzat cu îndârjire pe jurnaliștii care o rugau să-l sărute ori să-l îmbrățișeze pe fiul ei, explicându-le că se trag „dintr-o rasă nordică ce este mai rezervată”, lucru total neadevărat în cazul ei. Doar l-a bătut ușurel pe fiul ei cu palma pe umăr, spunând: „Baftă, Charles”, adăugând apoi sumbru: „Și adio”. *Evening Graphic*, nelăsându-se descurajat de sfiala lor, a creat o compozografie emoționantă pentru cititorii săi în care capul lui Charles și cel al mamei sale erau lipite pe corpurile unor modele mai convingătoare – deși niciun grafician nu a putut corecta strania absență a oricărei emoții din privirea mamei și a fiului.

Se afirma că toți concurenții americani – Lindbergh cu *Spirit of St. Louis*, Byrd cu *America*, Chamberlin și Acosta cu *Columbia* lui Bellanca – erau gata de decolare, așa că mulți au presupus că urmau să pornească împreună în momentul în care se îndrepta vremea și că traversarea Atlanticului avea să fie acum o întrecere între cele trei echipaje. În realitate, fără ca Lindbergh și restul lumii să știe, lucrurile nu mergeau prea bine în celelalte două tabere. În mod ciudat, Byrd ezita să mai zboare spre Paris. Tot testa și retesta la nesfârșit fiecare dintre sistemele avionului, spre

perplexitatea echipajului său și spre exasperarea lui Tony Fokker, năzuosul proiectant al avionului, care mai că-și smulgea părul din cap. „Mi se părea că se folosește de orice pretext ca să tot amâne”, își amintea Fokker în autobiografia sa, patru ani mai târziu. „Am început să mă întreb dacă Byrd voia cu adevărat să efectueze zborul transatlantic”. Spre surprinderea tuturor, Byrd a fixat inaugurarea oficială a avionului – cu discursuri sforăitoare și avionul acoperit cu steaguri – pentru sâmbătă, 21 mai, ceea ce însemna că nu putea pleca înainte de weekend chiar dacă se îndrepta vremea.

În tabăra Columbiei, atmosfera era și mai mohorâtă – și asta numai și numai din cauza firii sucite și ostile a lui Charles A. Levine. Fiul unui comerciant de deșeuri revalorificabile, Levine făcuse bani după Primul Război Mondial cumpărând și vânzând tuburi de cartușe, ce puteau fi reciclate, recuperându-se alama din care erau făcute. După ce a început să fie interesat de aviație, s-a ales, inevitabil, cu porecla de „Samsarul Zburător”. În 1927 susținea că averea lui se ridică la cinci milioane de dolari, deși mulți care îi văzuseră casa modestă de lemn din cartierul Belle Harbor din Rockaway, la capătul mai puțin elegant al zonei rezidențiale din Long Island, bănuiau că le cam înflorește.

Levine era chel, certăreț, îndesat și înalt cam de 1, 60. Purta costume la două rânduri, cu dungi și pălării cu boruri late, ca gangsterii. Avea mintea ageră și privirea vigilentă a unui om care vrea să fie mereu pe fază. Zâmbetul său era de fapt o grimasă. Tocmai își sărbătorise a treizecea aniversare.

Marile sale cusururi erau incapacitatea patologică de a fi sincer cu oamenii – Levine părea uneori să mintă doar de dragul de a minți – și o dificultate la fel de mare de a face distincție între ceea ce este legal și ceea ce e ilegal. Avea tendința fatală de a-i îndepărta și adesea chiar de a-i înșela pe partenerii săi de afaceri. Prin urmare, era tot timpul dat în judecată. Tot problemele legale aveau să-i vină de hac și de data asta.

Problema imediată a lui Levine era că nu putea să-l sufere pe pilotul lui principal, Clarence Chamberlin. Era foarte ciudat având în vedere că Chamberlin era un tip de treabă, prietenos și un aviator de prima mână. Însă era extrem de placid. La el, singurul zvâc era în felul cum se îmbrăca. Îi plăceau papioanele vesele și șosetele lungi cu model ecosez în culori contrastante, purtate la pantaloni scurți, dar în rest era aproape chinuitor de rezervat.



Scos din sărite de lipsa de dinamism a lui Chamberlin, Levine a aranjat să-l înlocuiască cu altcineva, fără măcar să se ascundă. „Voia să scape de mine pentru că nu aveam «față de star de cinema» și nu aș fi dat bine pe ecran după marea aventură”, își amintea Chamberlin vesel în autobiografia lui.

În ciuda protestelor lui Giuseppe Bellanca, căruia îi plăcea de Chamberlin și îl admira foarte mult, Levine l-a ales ca pilot prim pe Lloyd Bertaud, un tip voinic și mai extrovertit. Bertaud era, fără discuție, un pilot bun și neînfricat. În copilărie, în California, își construise singur un planor și îl testase – cu succes, deși cam nechibzuit – aruncându-se în gol de pe o faleză înaltă. De asemenea, încerca să-și facă publicitate cu orice preț. Cea mai inspirată cascadorie a lui a fost să se însoare în timp ce pilota un avion, cu un pastor ghemuit între el și toleranta lui mireasă. Evident că aceste înclinații erau tocmai pe sufletul lui Levine.

Așadar, Bertaud s-a alăturat echipei Columbiei. Cum din echipă făcea parte și Bert Acosta, asta însemna că Levine avea mai mulți piloți decât încăpeau în avion. Levine i-a chemat pe Acosta și pe Chamberlin și i-a informat că încă nu se decisese care dintre ei să zboare spre Paris în calitate de copilot al lui Bertaud. Avea să hotărască asta dând cu banul în dimineața zborului. Acosta s-a holbat la el, nevenindu-i să-și creadă urechilor, apoi a plecat la echipa lui Byrd, în capătul celălalt al aerodromului. După care Bertaud a declarat că oricum nu îl voia pe Chamberlin, insistând să-și aleagă singur copilotul. Bellanca a zis că n-o să-și lase avionul să decoleze dacă nu e și Chamberlin la bord.

În 1927 Giuseppe Bellanca avea 41 de ani, fiind deci cu mult mai în vârstă decât aproape toți ceilalți care erau implicați în zborurile peste Atlantic. Mărunțel de statură (avea doar 1, 54 metri), rezervat și amabil, acesta crescuse în Sicilia, unde tatăl lui avea o moară, și studiasse ingineria la Institutul Tehnic din Milano, unde a început să-l intereseze aviația. În 1911, Bellanca a emigrat în Brooklyn împreună cu familia lui numeroasă – părinții plus opt frați și surori. În pivnița noii lor case, a construit un avion. Mama sa a cusut pânza de în tatăl lui l-a ajutat cu tâmplăria. După aceea l-a dus pe un câmp și a învățat singur să zboare, făcând la început doar câte un salt precaut, apoi crescând treptat lungimea și durata acestora, până când s-a desprins efectiv de sol. Bellanca era un proiectant genial și inovator. Avioanele lui au fost printre primele din lume care au folosit motoare răcite cu aer și cockpit acoperit (din motive de aerodinamică, nu pentru confortul

ocupanților) și care au aplicat principiile aerodinamicii în toate aspectele legate de designul exterior. Montanții de pe avionul lui Bellanca nu doar susțineau aripa, ci chiar creșteau portanța sau, cel puțin, minimizau rezistența. Așadar, avionul lui Bellanca era probabil, pentru dimensiunile sale, cel mai bun din lume.

Din nefericire, Bellanca nu avea deloc simțul afacerilor, chinându-se mereu să facă rost de fonduri. O vreme, a fost proiectant pentru Wright Corporation, dar apoi Wright s-a hotărât să nu se mai ocupe de construcția de aparate de zbor și să se axeze pe motoare, așa că, probabil spre oroarea lui Bellanca, compania i-a vândut avionul iubit lui Charles Levine. Fiind singurul model demonstrativ, omul Bellanca nu prea avea de ales, trebuind să însoțească avionul Bellanca. Și așa a început scurta și nefericita lui relație cu Charles Levine.

Toți cei din echipa lui Levine se ciondăneau acum încontinuu. Levine insista ca avionul să aibă și un radio, nu pentru siguranță, ci pentru ca aviatorii să transmită rapoarte navelor care treceau prin zonă, pe care el le putea vinde apoi profitabil ziarelor. Pentru a facilita un astfel de contact, Levine voia ca avionul Columbia să urmeze principalele rute maritime, și nu marea rută circulară (traversarea cea mai scurtă și mai directă), mărinind atât distanța, cât și gradul de risc al proiectului. Bellanca, de obicei blajin din fire, și-a ieșit din pepeni. Un radio, susținea el, ar fi însemnat o greutate în plus pe care nuși-o permiteau, crea un pericol de incendiu și putea să dea peste cap busolele avionului. Oricum, cei de la bord aveau să fie prea ocupați cu zborul ca să mai apuce să scrie pentru ziare descrieri voioase ale aventurilor lor. De cel puțin patru ori, Levine a ordonat echipei de la sol să instaleze un radio și de fiecare dată Bellanca a pus să fie demontat – operațiune care l-a costat pe Levine câte 75 de dolari cu fiecare ocazie și care îl făcea să tune și să fulgere.

Cu puțin timp înainte de ziua stabilită a plecării, Levine a turnat gaz peste foc, înmânându-le lui Bertaud și lui Chamberlin niște contracte pe care trebuiau să le semneze. De câteva săptămâni le tot promitea că o să le dea jumătate din toate câștigurile obținute în urma zborului și că o să le facă și câte o asigurare de viață generoasă, ca să aibă din ce trăi văduvele lor în caz că și-ar fi pierdut viața în încercarea de traversare a oceanului, însă documentul pe care îl întocmise acum nu pomenea nici de una, nici de alta. Menționa în schimb că toți banii câștigați aveau să-i revină lui Levine și că timp de un an după efectuarea zborului urmau să-i cedeze acestuia în

totalitate dreptul de a le gestiona viața. Levine era singurul care avea să decidă aspectele legate de promovare, rolurile din filme, turnee și alte astfel de angajamente. Din aceste câștiguri, Levine avea să-i dea fiecăruia câte 150 de dolari pe săptămână, plus niște „bonusuri” neprecizate, când credea el de cuviință. Luat la întrebări despre asigurarea de viață, Levine a zis că o să se mai gândească după ce Bertaud și Chamberlin semnează contractele. Nici bine nu le spusese că le ia toți banii câștigați de ei, că Levine i-a informat pe reporteri că „fiecare bănuț din premiul oferit le va reveni piloților de pe Columbia”.

Bertaud, scos cu totul din țățâni de permanenta duplicitate a lui Levine, și-a găsit un avocat pe nume Clarence Nutt, care a solicitat un ordin de interdicție care să-l împiedice pe Levine să trimită undeva avionul până ce nu se rezolva problema cu asigurarea de viață și se încheia un contract echitabil. S-a stabilit ca înfățișarea la tribunal să aibă loc pe 20 mai – dată care avea să se dovedească a fi de rău augur pentru toți cei implicați. Dovedind că imprevizibilitatea sa aproape că nu avea limite, Levine spunea acum că o să-i dea lui Lindbergh 25.000 de dolari ca să-l însoțească la Paris. Politicos, Lindbergh a răspuns că în avionul lui nu era loc și pentru pasageri.

Partea bună era că Lindbergh se trezise brusc că rămăsese singurul concurent, cel puțin până la sfârșitul săptămânii, dacă vremea era îngăduitoare. În sfârșit începea să-și câștige și el adepți. După ce a lucrat o săptămână cu Lindbergh, Edward Mulligan, unul dintre mecanicii repartizați să-l ajute, a alergat într-un suflet la un coleg, exclamând, cu un amestec de entuziasm și uimire: „Joe, pe cuvântul meu, băiatul ăsta o să reușească! Să vezi dacă nu!”

## Capitolul 5

Vremea a rămas îngrozitoare, nu doar la New York, ci pretutindeni. La Washington, DC, pe 14 mai, o tornadă cu diametrul de 15 metri la bază a atins solul la cimitirul Prospect Hill, înaintând haotic pe Rhode Island Avenue, smulgând copaci din pământ și lăsându-i pe oameni cu gura căscată, risipindu-se cam la un minut după ce se formase. Mai spre vest, viscole neobișnuite pentru această perioadă a anului au luat multe regiuni prin surprindere. În Detroit, un meci între Tigers și Yankees a fost amânat din cauza ninsorii – cea mai târzie dată la care s-a întâmplat asta vreodată la

un meci de baseball din liga întâi. De-a lungul cursului mijlociu și inferior al fluviului Mississippi ploua fără încetare.

Francesco de Pinedo, care își reluase turneul prin America, a ajuns din Memphis la Chicago cu cinci ore întârziere din cauza vremii proaste. Turneul său devenise din ce în ce mai stânjenitor pentru gazdele sale deoarece mitingurile de susținere a lui căpătau un caracter tot mai deschis politic și se terminau adesea cu violențe, iar Pinedo însuși avea tendința de a face afirmații ciudat de nelalocul lor. „Eu cred că New York-ul este cel mai grozav oraș fascist din toată lumea”, a declarat el plin de generozitate, lăsându-i pe toți cu gura căscată după o întâlnire cu primarul Jimmy Walker. Două zile mai târziu, când Pinedo a ținut un discurs la o întrunire a fasciștilor de la un sediu al Legiunii Italiene din Second Avenue, două mii de demonstranți antifasciști au pornit în marș către sala respectivă. Au aruncat cu cărămizi în geamuri, iar majoritatea celor dinăuntru s-au năpustit afară și s-au încăierat cu demonstranții. Până la intervenția în forță a poliției, se strânseseră vreo zece mii de oameni. Polițiștii au restabilit ordinea croindu-și drum prin mulțime și lovindu-i pe oameni cu bastoanele. În tot acest timp, Pinedo și-a continuat discursul, părând să nu-și dea seama că vorbește în fața unei săli aproape goale. Nu se cunoaște numărul răniților.

Chicago a fost ultimul dintre cele 44 de popasuri pe care le-a făcut Pinedo în Statele Unite înainte de a se întoarce în Europa via Québec și Newfoundland. Acum spera să le ia fața aviatorilor de la aerodromul Roosevelt traversând Atlanticul înaintea lor. Nu se încadra în cursa pentru Premiul Orteig fiindcă trebuia să realimenteze în Azore, dar tot ar fi fost un triumf simbolic glorios al fascismului dacă ar fi așteptat pe Le Bourget, cu mâinile în șolduri, să-i întâmpine cu un aer de superioritate voioasă pe primii aviatori americani care ar fi ajuns acolo.

Din fericire, la Chicago nu a fost nicio demonstrație antifascistă – deși cei câteva sute de susținători cu cămăși negre care l-au întâmpinat pe docurile Clubului de Iahting din Chicago l-au bătut pe Pinedo pe umăr cu atâta entuziasm, încât i-au lăsat vânătăi și l-au strâns în brațe mai să-i rupă oasele.

Printre cei care îl așteptau pe Pinedo la recepția oficială era și cel mai de seamă afacerist italiano-american din Chicago, Al Capone. Chiar și la Chicago, orașul cel mai corupt din America, era cam ciudat să-l vezi pe cel mai notoriu gangster din țară dându-și coate cu primarul, șeful local al pazei de coastă, judecători și alți demnitari. Era prima dată când Capone fusese

invitat să ia parte la o ceremonie oficială din orașul său adoptiv – era prima dată când un gangster fusese invitat în înalta societate. Așa că era un moment de mare mândrie pentru Capone. De fapt, deși nu știa încă, ziua următoare avea să fie începutul sfârșitului pentru el.

Responsabilă pentru această neașteptată întorsătură a lucrurilor era o femeie mărunțică de 37 de ani, cu totul ieșită din comun, pe nume Mabel Walker Willebrandt. Cu nici zece ani în urmă, Willebrandt era o casnică anonimă din California. Dar, plictisită de viața pe care o ducea, s-a înscris la seral la University of Southern California și în 1916 și-a luat licența în drept. În următorii cinci ani, a reprezentat în instanță femei agresate și prostituate – utilizare neobișnuit de nobilă a unei licențe în drept în anii 1910. (Iar pe parcurs a și divorțat de domnul Willebrandt.) S-a remarcat atât de mult, încât în 1921 a fost chemată la Washington, fiind numită asistenta procurorului general în timpul administrației Harding. Așa a ajuns să fie femeia cu cea mai înaltă funcție din cadrul guvernului federal. I s-a încredințat sarcina specială de a aplica legislația privind Prohibiția și impozitul pe venit. Această ciudată combinație de roluri anticipa modalitatea ingenioasă pe care avea s-o găsească pentru a lupta contra crimei organizate.

Până atunci, mafioții părușeră invincibili. Nu puteau fi judecați pentru crimă sau pentru alte infracțiuni grave fiindcă nu avea nimeni curajul să depună mărturie împotriva lor. Era aproape imposibil să se facă legătura între ei și afacerile lor ilicite pentru că numele lor nu apăreau niciodată pe contracte sau pe alte documente care i-ar fi putut incrimina. Însă pe Willebrandt a izbit-o felul în care mafioții își etalau mereu bogăția, deși nu depuneau niciodată vreo declarație de venit. Așa că s-a hotărât să-i atace pe partea asta. Urmărirea penală a unor infractori pentru evaziune fiscală este astăzi o strategie atât de comună, încât e ușor să uităm cât de extraordinar de originală – și complet neașteptată – a fost această idee prima dată. Multe autorități judiciare au considerat-o de-a dreptul nebunească.

Cel pe care îl avea sub lupă, ca pe un exemplar dintr-un insectar, era un contrabandist de băuturi din Carolina de Sud pe nume Manley Sullivan. Avocații lui Sullivan au argumentat că infractorii nu pot depune declarații de venit fără să se autoincrimineze, ceea ce ar fi fost o încălcare a drepturilor stipulate de al Cincilea Amendament. Aceiași avocați au mai susținut că, revendicându-și o parte din niște profituri obținute ilegal, statul ar deveni complice la infracțiunea inițială – ceea ce era o încălcare a

responsabilităților sale fiduciare. Însă strategiei lui Willebrandt i s-a opus cu cea mai mare înverșunare un judecător de la curtea de apel federală pe nume Martin Thomas Manton. „Greu de conceput că Congresul s-a gândit vreodată ca statului să i se plătească o parte din veniturile, câștigurile sau profiturile obținute din desfășurarea cu succes a acestor infracțiuni”, scria el. „Greu de crezut că s-a intenționat ca un contrabandist de băuturi să fie ridicat la rangul de contribuabil pentru profiturile sale ilicite, astfel încât statul să poată accepta banii plătiți de el pentru a-i folosi în guvernare, așa cum acceptă banii unui contribuabil cinstit care se îndeletnicește cu comerțul”.

În ciuda obiecțiilor lui Manton și ale multor alora, cazul a ajuns până la Curtea Supremă, cu titlul oficial „Statele Unite contra Sullivan, 274 US 259”. Decizia curții era programată pentru data de 16 mai 1927 – la o zi după ce Capone l-a cunoscut pe Pinedo la Chicago. Mabel Walker Willebrandt urma să pledeze în peste 40 de cazuri la Curtea Supremă a Statelor Unite, dar niciunul nu ar fi avut un efect mai durabil decât acesta – în eventualitatea în care câștiga.

Și a câștigat.

Ironia – supremă – a sorții a făcut ca în deceniul următor îndărătnicul judecător Manton să fie urmărit în justiție de Fisc pentru neplata taxelor, după ce a fost găsit vinovat că și-ar fi băgat în buzunar 186.000 de dolari primiți ca mită. A făcut 17 luni de pușcărie, într-un penitenciar federal.

Mulțumită cazului Statele Unite contra Sullivan, zilele lui Al Capone erau numărate, deși nici lui, nici altora nu le trecea asta prin cap în acel moment. The New York Times, la fel ca mai toate celelalte ziare din America, nu prea a luat în seamă cazul Statele Unite contra Sullivan, pomenindu-l doar într-un articol de la pagina 31 – cum nu a acordat cine știe ce atenție nici altui caz important al Curții Supreme din luna aceea, Buck contra Bell (despre care vom vorbi mai amănunțit puțin mai jos). În ziua aceea atenția sa era concentrată asupra unei efemere știri de senzație: transferarea, în dimineața de 16 mai, de la închisoarea din Long Island la Sing Sing, la 56 de kilometri distanță, a lui Ruth Snyder și Judd Gray, care fuseseră condamnați la moarte, într-o debandadă ca în filmele cu proști.

În fața închisorii din Queens s-a strâns o gloată de zece mii de oameni – mulți cocoțați pe acoperișuri sau pe scări de incendiu, ca să vadă mai bine –, căscând gura la un convoi de 14 mașini, escortate de șase motociclete de poliție, cu ataș (în care era câte un polițist cu pușca în mână), care a pornit

la drum cu cei mai populari criminali ai Americii puțin după ora 10.30 dimineața. Din convoi făceau parte angajați ai închisorii, reporteri și doi consilieri, James Murtha și Bernard Schwartz, care nu aveau nicio treabă cu cazul, dar s-au lipit și ei. „Îi însoțeau nevestele și copiii lor, cărora părea să le placă excursia”, nota un corespondent de la The New York Times.

Părăsind închisoarea, cortegiul a traversat în viteză (ceea ce în 1927 însemna cam 65 de kilometri la oră) podul Queensboro, apoi Manhattanul, prin Central Park, dar tot rămânea blocat în trafic.

În anii '20 nu era pe lumea asta loc mai nepotrivit ca New York-ul pentru un convoi care încerca să se deplaseze în viteză. Era cel mai aglomerat oraș de pe fața pământului. Aici erau mai multe mașini decât în toată Germania, plus 50.000 de cai. Din cauza combinației de vehicule motorizate grăbite, cotigi care abia se târau și pietoni ce circulau aiurea, străzile New York-ului erau extrem de periculoase. În 1927 peste o mie de oameni și-au pierdut viața în accidente de circulație la New York – de patru ori mai mulți decât victimele accidentelor rutiere de astăzi. Numai taxiurile au ucis 75 de oameni în Manhattan în anul acela.

În încercarea de a mai ameliora situația, în Manhattan fuseseră instalate semafoare cu trei ani înainte, dar cam degeaba. În alte zone se mai implementau îmbunătățiri ale traficului acolo unde era posibil, dar pe termen scurt acestea nu făceau decât să sporească haosul. Pe Park Avenue, esplanada cu verdețură din mijlocul străzii a fost îngustată cu câte cinci metri și jumătate din ambele părți, pentru a crea mai multe benzi între străzile Forty-Sixth și Fifty-Seventh, eliminând astfel aproape tot „parcul” din „Park Avenue”. Zona de vest a Manhattanului a devenit și mai gălăgioasă și mai aglomerată când a început construcția tunelului Holland, care avea să fie inaugurat în toamnă. Era o adevărată minune pentru vremea aceea – cel mai lung tunel subacvatic din lume –, dar săparea și ventilarea unui tunel lung de doi kilometri și jumătate, la 30 de metri sub pământ, reprezentau o provocare atât de redutabilă, încât proiectantul acestuia și inginerul-șef al lucrărilor, Clifford M. Holland, a murit de stres înainte de finalizarea sa. Nu avea decât 41 de ani, însă măcar s-ar fi putut consola cu gândul că tunelul a primit numele lui. Proiectul a fost preluat de Milton H. Freeman, care a decedat și el, patru luni și ceva mai târziu, în urma unui infarct, dar de care nu își mai amintește nimeni astăzi. Până la finalizarea lucrărilor au mai

murit 13 oameni. Totuși, în vara anului 1927, pentru majoritatea newyorkezilor, tunelul Holland nu era decât o uriașă perturbare a traficului.

Așa încât, dacă membrii convoiului care îi transporta pe Snyder și pe Gray sperau să-și croiască drum prin haosul străzilor, erau foarte optimiști. Mai rău, pentru că era așa ușor de recunoscut, de fiecare dată când convoiul se oprea sau încetinea, oamenii, sperând că îi vor zări pe criminali, se îngrămădeau ca să se zgâiască prin geamurile mașinilor, întârziindu-le și mai mult. Vestea că sosește convoiul se răspândea cu iuțeală. „Călătorii din tramvaie s-au năpustit în stradă”, nota reporterul ziarului Times pe un ton oarecum uluit.

Când convoiul se punea în mișcare era și mai rău. O grămadă de gură-cască se înghesuiau pe carosabil ca să vadă mai bine, forțând motocicletele să facă viraje periculoase. Câteva mașini din convoi au fost implicate în accidente minore, unele de mai multe ori, adesea ciocnindu-se una de alta, iar conducătorul escadronului de motocicliști, sergentul William Cassidy, a fost aruncat din șa, izbindu-se de mașina în care se afla Ruth Snyder – care s-a pus pe țipăt –, dar nu s-a ales decât cu răni ușoare. Mașina consilierului Murtha s-a încins, nereușind să mai iasă din oraș, probabil spre marea dezamăgire a nevestei și copiilor lui. Într-un târziu, Snyder și Gray au ajuns la Sing Sing, fiind înghițiți de măruntaiele închisorii și dispărând și de pe primele pagini ale ziarelor. Aveau să revină în atenția tuturor abia în ianuarie, când era programată execuția.

A urmat povestea cea mai șocantă din vara aceea.

În dimineața de 19 mai, cititorii cotidianului The New York Times au dat cu ochii de acest titlu:

UN MANIAC ARUNCĂ ÎN AER O ȘCOALĂ.  
OMORÂND 42 DE PERSOANE, MAJORITATEA COPII;  
ÎNAINTE PROTESTASE ÎMPOTRIVA TAXELOR MARI

Maniacul cu pricina era un anume Andrew Kehoe, pe care până în ziua aceea toți cei din orașul lui natal, Bath, Michigan, îl consideraseră un om plăcut și întreg la cap. Absolvent al Michigan State University, aflată puțin mai încolo, în Lansing, Kehoe își lucra pământul pe care îl avea lângă oraș și lucra cu jumătate de normă ca trezorier al consiliului de administrație al școlii din localitate. Nimeni nu bănuia că ar avea gânduri necurate – chiar cu o zi înainte un profesor de la școală îi telefonase ca să-l întrebe dacă îi lasă să facă un picnic pe pământul lui. Profesorul nu știa atunci că Andrew



Kehoe își omorâse nevasta ori tocmai urma să facă asta. Ceea ce știm sigur este că omul se ținise. Era pe punctul de a-și pierde ferma din cauza datoriilor la bancă, iar pentru asta dădea vina pe taxele școlare locale, fiind hotărât să răspundă în cel mai cumplit mod cu putință.

Pe 18 mai, dis-de-dimineată, pe când orașelul Bath era încă adormit, Andrew Kehoe a făcut mai multe drumuri până în pivnița școlii, cărând cutii cu dinamită și pyrotol, un explozibil militar. Cu totul, a înțesat pivnița cu vreo 230 de kilograme de explozibili. Apoi le-a conectat și a întins un fir până la mașina lui, parcată în față. În dimineața următoare copiii au venit la școală, ca în orice zi obișnuită. La școala din Bath învățau copii de toate vârstele, de la grădiniță până la clasa a XII-a. În ziua aceea, veniseră mai puțini copii la cursuri pentru că era săptămâna ceremoniei de absolvire și cei de a XII-a fuseseră lăsați să stea acasă, dar toți ceilalți elevi erau prezenți.

La 9.40 dimineața, o uriașă explozie a distrus cât ai clipi aripa nordică a clădirii, unde învățau elevii din clasele mici. „Martorii afirmă că Andrew Kehoe, aflat în automobilul său, în fața școlii, jubila văzând trupurile copiilor aruncate în aer de planul lui diabolic”, relatează The New York Times pe un ton oripilat. 90 de copii au fost prinși sub dărâmături, mulți fiind răniți grav.

În timp ce toți locuitorii orașului alergau spre locul măcelului, Kehoe a încercat să mai detoneze niște explozibili din portbagajul mașinii sale, însă fără succes. Emory Huyck, administratorul școlii, a încercat să-l oprească pe Kehoe să mai comită și alte nenorociri, dar Kehoe a reușit să scoată un pistol, cu care a tras în portbagaj, detonând explozibilul; în explozie au murit, el, Huyck și altă persoană care era de față. Mulți alții au fost răniți. Bilanțul: 44 de persoane au fost ucise atunci – 37 de copii și șapte adulți. Trei familii au pierdut câte doi copii. Mai târziu, pompierii și polițiștii au descoperit cu uimire că alți explozibili amplasați sub celelalte aripi ale clădirii nu fuseseră detonați. Dacă aceștia ar fi explodat, numărul victimelor ar fi fost de câteva sute.

Coincidența face ca în apropiere de Bath să se afle Round Lake, pe malul căruia Al Capone avea o casuță de vacanță unde venea adesea, mai ales când trebuia să se dea la fund din cauza anchetelor poliției. Capone își petrecuse aici toată vara anterioară. Totuși, în momentul când a avut loc masacrul de la școală, era la Chicago, primind, ca reprezentant al comunității americanilor de origine italiană, vizita aviatorului Francesco de

Pinedo. O altă celebritate care trecuse prin această localitate era Babe Ruth, care fusese arestat în iunie în orașelul Howell, aflat nu departe, pentru că pescuia ilegal înainte de începutul sezonului.

După masacru, s-a aflat că, probabil, acestea nu erau primele crime comise de Kehoe. Cu ani înainte, era foarte posibil să-și fi ucis mama vitregă. Nefericita femeie, a doua nevastă a tatălui lui, a murit în chinuri groaznice atunci când, încercând să aprindă soba, aceasta i-a explodat în față, împrôșcând-o cu păcură arzândă. În urma anchetei s-a descoperit că cineva umblase la sobă. Andrew Kehoe, doar un copil pe atunci, era singura persoană care ar fi putut face asta, dar, neexistând dovezi, nu a fost pus sub acuzare.

Masacrul de la Bath a fost cel mai tragic atac din istoria Statelor Unite în care au fost uciși cu sânge rece niște copii; cu toate acestea, a fost rapid dat uitării. Peste două zile, The New York Times aproape că nici nu mai pomenea de el. Acum, la fel ca aproape toată lumea, era preocupat de povestea unui tânăr din Minnesota și de zborul său eroic spre Paris. În următoarele șase săptămâni, cu excepția a doua zile, principalul subiect dezbătut de The New York Times a fost aviația.

## Capitolul 6

În ultima seară din viața lui în care a putut circula liber prin lume, ca un om normal, Charles Lindbergh a acceptat sugestia lui Richard Blythe, responsabilul PR al Corporației Wright, de a merge în oraș ca să vadă un spectacol.

A fost un an excelent pentru iubitorii de spectacole – cel mai bun an pe Broadway măcar ca opțiuni, dacă nu și ca nivel al calității. În anul acela au fost puse în scenă 264 de producții, mai multe decât oricând până atunci sau ulterior. Lindbergh și Blythe aveau la dispoziție vreo 75 de piese, musicaluri și spectacole de revistă din care să aleagă. S-au hotărât să vadă Rio Rita, un musical comic în două acte – o alegere bună, deoarece nu numai că avea un succes răsunător, ci se juca în noua și somptuoasă clădire a Teatrului Ziegfeld din Sixth Avenue colț cu Fifty-Fourth Street, o atracție în sine.

Teatrul fusese inaugurat în martie și era o etalare a opulenței arhitecturale. Printre multe alte lucruri, se lăuda cu cea mai mare pictură în ulei din lume. Înfățișându-i pe marii îndrăgostiți din istorie, era mai mare decât frescele de pe tavanul Capelei Sixtine și mai comod de privit, cum

remarca sec un reporter de la The New Yorker, pentru că nu trebuia să te întinzi pe spate ca să te bucuri de ea. Teatrul cel nou era așa de somptuos, spuneau mulți observatori, încât scaunele erau capitonate nu doar în față, ci și pe dos.

Intriga musicalului Rio Rita era interesant de neverosimil. Plasată în Mexic și Texas, acțiunea implica o cântăreață americană de origine irlandeză pe nume Rio Rita, un polițist texan care călătorea incognito, în căutarea unui bandit numit Kinkajou (care se poate – sau nu – să fi fost fratele Ritei), un comis-voiajor bigam care vindea săpunuri, Chick Bean, și un personaj fără nume, Fiica lui Montezuma. Aceste personaje și altele la fel de implauzibile erau implicate într-o serie de neînțelegeri amuzante presărate ici-colo cu cântece care nu prea aveau legătură cu ceea ce se întâmpla înainte sau după. O distribuție de 131 de persoane și o orchestră completă contribuiau din plin la spectacolul caracterizat de o zarvă plină de veselie, deși nu neapărat și de sens <sup>4</sup>.

Se pare că în anii '20 publicul nu prea pune mare preț pe plauzibilitate. În Katy a făcut, care avusese premiera cu o săptămână înainte la teatrul lui Daly din 63rd Street, era vorba despre o chelneriță ce, potrivit sinopsisului, se înamorează de „un tip angajat să spele vasele care, în timpul liber, mai face și trafic cu băuturi alcoolice și care se dovedește a fi regele exilat al Suaviei”. Stigmatul de Dorothy Manley și Donald Duff era despre singuratica soție a unui profesor, care se îndrăgostește de un chiriaș frumușel (jucat de Duff), dar își pierde mințile când descoperă că acesta a lăsat-o grea pe servitoarea lor de culoare. Vraja de Walter Elwood se axa pe o mamă care le pune otravă în cafea celor doi fii ai săi, fiind convinsă, în mod bizar, că așa îi va dezbara de năravul băuturii; însă, din nefericire, rezultatul este că unul dintre băieți devine paraplegic și celălalt se alege cu leziuni ale creierului. Biata mamă, disperată, își ia lumea în cap, apucându-se de misionariat. Chiar și după standardele destul de flexibile ale anului 1927, piesa era atât de proastă, încât nu s-a jucat decât trei zile.

Însă nu era totul doar melodramă și nimicuri. Eugene O'Neill a produs în 1927 cea mai lungă și mai densă piesă a sa, Straniul interludiu, spectacol care dura cinci ore și oferea publicului o perspectivă vastă – ca să nu spun extenuantă – asupra nebuniei, avortului, suferinței din dragoste, nelegitimității și morții. Publicul urmărea prima parte a piesei de la 5.15 după-amiaza până la 7 seara, apoi făcea o pauză pentru a lua cina și se întorcea la 8.30 pentru încă trei ore și jumătate de depresie necruțătoare.

Însă Lindbergh și ceilalți (îi însoțeau și una sau două persoane de la aerodrom) nu au mai ajuns la teatru în seara aceea. În Manhattan, Lindbergh s-a hotărât să mai verifice o dată prognozele meteo. Ploua mocănește și vârfurile zgârie-norilor din jurul lui se pierdeau în ceață, așa că telefonul pe care l-a dat a fost mai mult așa, de formă, dar, spre marea lui surprindere, Lindbergh a aflat că pe mare vremea începea să se îndrepte și că se preconizau condiții meteo destul de bune. S-au întors imediat în Long Island ca să se pregătească să decoleze dis-de-dimineață.

Aveau multe de făcut, inclusiv să-i remorcheze avionul de la aerodromul Curtiss până pe Roosevelt. Lindbergh s-a tot foit pe lângă avion vreo câteva ore, dar seara târziu mecanicii i-au impus să se întoarcă la Garden City Hotel ca să se culce. În hol, Lindbergh era așteptat de câțiva reporteri care aflaseră că plănuiește să decoleze și voiau să le dea mai multe informații pentru ziarele de dimineață. L-au ținut vreo jumătate de oră, punându-i tot felul de întrebări. Când a ajuns în sfârșit în pat, era trecut de miezul nopții. Tocmai ațipea când ușa s-a dat de perete și George Stumpf – care fusese pus în fața ușii ca să nu-l deranjeze nimeni – a năvălit înăuntru. „Slim, ce mă fac eu după ce pleci?”, a întrebat el cu o voce plângărească – cam ciudată întrebare având în vedere că nu se cunoșteau decât de o săptămână. Lindbergh a stat de vorbă răbdător cu Stumpf un minut sau două, apoi i-a zis să-l lase să doarmă, dar era prea târziu – prea stătea ca pe ace. Până la urmă, nu a mai pus geană pe geană în noaptea aceea.

Lindbergh s-a întors pe aerodromul Roosevelt cu puțin înainte de 3 noaptea. Burnița, însă buletinele meteo promiteau că vremea se va mai îndrepta până dimineață. Alimentarea avionului a durat aproape toată noaptea – era un proces laborios, deoarece combustibilul trebuia filtrat printr-un tifon pentru a îndepărta orice impurități – și trebuiau verificate toate sistemele. Dacă Lindbergh era stresat, nu lăsa deloc să se arate. A fost calm și vesel în tot timpul cât au durat ultimele pregătiri. Și-a luat la pachet cinci sandviciuri cu șuncă și cu pui, deși nu avea să mănânce decât unul, când survola deja teritoriul Franței. Și-a luat și un litru de apă.

Pe la 7 și ceva dimineața, Lindbergh și-a îngrămădit trupul deșirat în cockpit. Avionul a pornit cu un vuiet gutural și a scuipat un nor de fum albastru înainte de a se stabiliza la un hure ritmic – extrem de puternic, dar liniștitor de constant. După câteva clipe Lindbergh a dat din cap în semn de salut și avionul a început să se târască pe pistă.

După atâtea săptămâni de ploaie, pista era moale și plină de bălți. Spirit of St. Louis parcă rula pe o saltea. Aproape toți ceilalți aviatori și membri ai echipajelor se adunaseră ca să fie de față la decolare. Fokker s-a dus cu Lancia lui masivă, ticsită cu stingătoare, în celălalt capăt al pistei. Puțin mai încolo, în locul în care se prăbușise Fonck cu opt luni înainte încă se vedeau urmele pârjolului.

Avionul lui Lindbergh a început treptat să prindă viteză, dar părea „lipit de sol”, după cum își amintea Fokker mai târziu. Elicea fusese fixată într-un unghi care să asigure o eficiență maximă a consumului de carburant în timpul zborului, sacrificând din forța sa la decolare – iar acest neajuns era îngrijorător de evident în timp ce avionul continua să ruleze pe pistă fără să dea semne că s-ar înălța. În cockpit, Lindbergh mai avea o problemă. Din cauză că nu avea vizibilitate în față, a descoperit el acum, nu putea fi sigur că se deplasează în linie dreaptă – lucru absolut necesar. Avionul nu mai avusese niciodată o încărcătură atât de mare – de fapt, niciun motor Wright Whirlwind nu mai încercase vreodată să ridice așa o greutate.

„Nu mai avea decât 150 de metri până la capătul pistei și el tot rula”, scria Fokker în memoriile sale. „În fața lui era un tractor; câmpul era mărginit de cabluri de telefon. Mi-a stat inima în loc”. Așa cum pățiseră și Nungesser și Coli la Le Bourget, avionul lui Lindbergh s-a înălțat nesigur și apoi s-a izbit cu stângăcie de sol, după care s-a înălțat încă o dată și s-a lipit din nou de pământ. În cele din urmă, la a treia încercare, a reușit să decoleze. După spusele unor martori oculari, ai fi zis că avionul se ridicase în aer doar prin forța voinței lui Lindbergh. Până și lui i s-a părut o minune – „2 250 de kilograme în echilibru pe o pală de vânt”, scria el în Spirit of St. Louis.

Avionul s-a înălțat așa de greoi, de n-ai fi zis că o să reușească să treacă peste cablurile telefonice aflate chiar în față – cabluri pe care Lindbergh nu putea să le vadă. Avea să afle că nu a izbutit din zbârnâitul brusc al cablurilor pe care le agățase, urmate peste o clipă de o izbitură din care niciun om nu ar fi putut scăpa cu viață. Bernt Balchen, care privea de la mijlocul pistei, a fost convins că Lindbergh nu avea cum să reușească și a tras un chiot, ușurat, când acesta a trecut de cabluri la mustață. A afirmat că a fost o decolare de maestru. Chamberlin a declarat: „Stăteam cu sufletul la gură. Părea cu neputință. Îți trebuia curaj, nu glumă”. Fokker a prezis că Lindbergh va ajunge în Europa, dar nu la Paris, pentru că era imposibil să mai și navighezi atunci când zburai singur. Byrd a fost deosebit de generos.

„Decolarea lui a fost cel mai meșteșugit lucru pe care am văzut să-l facă vreun aviator”, le-a spus el reporterilor. „E un tip grozav”.

Ceea ce au remarcat după aceea mai toți cei aflați acolo a fost liniștea. Atunci când Spirit of St. Louis s-a înălțat spre cer, nu a ovaționat nimeni – toți amuțiseră văzând cât de aproape trecuse Lindbergh de cabluri și gândindu-se cât de singur era acum în avionașul acela învelit în pânză. Ora înregistrată oficial a decolării a fost 7.52 dimineața. Spectatorii au urmărit avionul cu privirea până ce a dispărut din raza lor vizuală, apoi s-au împrăștiat în tăcere, duși pe gânduri.

De la aerodromul Roosevelt, Lindbergh a virat spre nord, trecând peste marile proprietăți din Long Island, înainte de a porni peste apele cenușii și cețoase ale Golfului Long Island, survolând Port Jefferson. Dincolo de goli se afla țărmul statului Connecticut, la 55 de kilometri depărtare. Poate că nimic nu sugerează mai limpede provocarea cu care se confrunta decât faptul că nu mai zburase nici măcar atâta distanță peste o apă vreodată.

În cea mai mare parte a acelei zile de vineri progresul lui Lindbergh a putut fi urmărit îndeaproape. Cât timp Spirit of St. Louis a survolat statele Connecticut, Rhode Island și Massachusetts, s-au primit mai mult sau mai puțin constant rapoarte care confirmau poziția sa și faptul că părea să zboare fără probleme. Pe la amiază era deasupra Noii Scoții, iar la mijlocul după-amiezii survola insula Cape Breton. La Washington, Congresul își întrerupea regulat lucrările pentru a primi informații în legătură cu desfășurarea zborului. Pretutindeni, oamenii se adunau în fața redacțiilor de ziare ca să mai afle noutăți. În Detroit, doamna Lindbergh predă chimie la Liceul Tehnologic Cass, ca în orice altă zi obișnuită. Voia să-și abată gândurile de la zborul fiului ei, dar tot veneau la ea ba vreun elev, ba vreun coleg ca să-i aducă noutăți. Puțin după 6 seara (după fusul orar al Statelor Unite, pe coasta estică) Lindbergh a trecut de extremitatea stâncoasă a Americii de Nord, peninsula Avalon din Newfoundland, îndreptându-se spre largul oceanului.

De-acum avea să întrerupă total contactul timp de 16 ore dacă totul mergea bine; sau, dacă nu, pentru totdeauna.

În seara aceea, la Yankee Stadium, 23.000 de oameni care veniseră să vadă un meci de box între Jack Sharkey și Jim Maloney și-au plecat capetele, păstrând un minut de reculegere înainte ca Sharkey să-l bată măr pe Maloney. În toată America, oriunde se adunau mai mulți oameni, se

spunea o rugăciune. Acum tot ce puteau face era să aștepte. Mulți nu mai suportau tensiunea. Zece mii de oameni au dat telefon la The New York Times ca să afle noutăți, chiar dacă toată lumea știa că sună degeaba.

La Paris vestea că ar putea să sosească Lindbergh nu a stârnit cine știe ce senzație la început. Sâmbătă, pe 21 mai, când s-a trezit Myron Herrick, ambasadorul Americii, nici nu îi trecea prin cap ce emoții îi rezerva weekendul acela. Plănuia să-și petreacă sâmbăta la Stade Français din Saint-Cloud, urmărind meciul de dublu dintre concetățenii lui, Bill Tilden și Francis T. Hunter, și francezii Jean Borotra și Jacques Brugnon, un soi de încălzire înainte de turneul Cupei Davis, care urma.

Herrick, un văduv bogat care avea vreo 70 și ceva de ani, fusese guvernator al statului Ohio (viceguvernator fiind Warren G. Harding), iar acum era un ambasador priceput și implicat. Semăna cu un star de cinema – păr alb, dantură perfectă, mustață spilcuită – și avea un șarm natural care cucerea pe toată lumea. Făcuse avere ca avocat și bancher în Cleveland. La Paris, a ajuns să fie îndrăgit de localnici datorită firii sale prietenoase și generozității cu care arunca bani în dreapta și-n stânga. În doi ani a cheltuit 400.000 de dolari din buzunarul lui pe tot felul de distracții și îmbunătățiri aduse reședinței în care locuiau ambasadorii.

Meciul din Saint-Cloud era o distracție bine-venită și foarte incitantă, căci tenisul era o mare atracție în 1927 și Bill Tilden era – deși nu s-ar fi așteptat nimeni – cel mai grozav jucător de tenis de la vremea aceea. În ultimii șapte ani se impusese fără drept de apel în acest sport. Și totuși, în mod curios, înainte de asta nu dovedise aproape deloc că ar fi talentat la tenis.

Tilden a crescut într-o familie bogată și distinsă din Philadelphia – un văr al lui, Samuel Tilden, fusese candidatul Partidului Democrat la alegerile prezidențiale în 1876 –, însă viața sa personală era marcată de drame. Toți cei patru frați ai săi și ambii părinți au murit înainte ca el să ajungă la vârsta adultă. Fratele lui mai mare, Herbert Marmaduke, fusese tânăra speranță a familiei. Tilden nu reușise nici măcar să intre în echipa de tenis de la University of Pennsylvania. Dar după ce fratele său a murit de pneumonie în 1915, Tilden s-a hotărât să devină un mare jucător, apucându-se, stăruitor, obsesiv și fără ajutorul vreunui antrenor, să-și îmbunătățească stilul de joc. A bătut mingea la perete iar și iar, până când a ajuns să lovească perfect din orice poziție pe teren. După patru ani de antrenamente, nu era doar cel mai bun jucător din lume, ci chiar cel mai bun din istorie.

Debutând la vârsta destul de coaptă de 27 de ani, era numărul unu mondial de șapte ani fără întrerupere, timp în care nu a fost învins în niciun turneu important. Datorită lui, America a câștigat Cupa Davis de șapte ori la rând. A mai câștigat șapte titluri în Statele Unite pe zgură și cinci campionate de dublu, tot în SUA. În 1924 nu a pierdut niciun meci, iar în vara anului 1925, la vârsta de 32 de ani, și-a adăugat în palmares 57 de victorii consecutive – lucru la fel de rar ca înscrierea de către Babe Ruth a 60 de homerun-uri sau seria de lovituri reușite de Joe DiMaggio în 56 de meciuri consecutive.

Pe teren se mișca cu o grație de balerin. Mai mult plutea decât alerga și se pricepea de minune să se poziționeze perfect pentru a returna fiecare minge. Adesea ai fi zis că mingea se ține după el pe teren, nu că el aleargă după minge. Când servea, trucul lui favorit era să țină în mână cinci mingi, lansând patru ace-uri la rând și aruncând într-o parte ultima minge, devenită, evident, inutilă. Avea o atitudine arogantă și insuportabilă. Ceilalți tenismeni nu prea îl sufereau, dar, grație măiestriei lui pe terenul de joc, tenisul era acum mult mai atractiv.

Cariera lui Tilden a fost cât pe ce să se sfârșească înainte de a începe. În septembrie 1920, juca în primul turneu național de simplu de la Forest Hills în fața unui public de zece mii de oameni, când un avion în care se aflau un pilot și un fotograf s-a apropiat ca să facă niște poze din aer în timpul meciului. Nu departe de terenul de tenis, motorul avionului a început să scoată scânteii și apoi s-a oprit cu totul. Câteva secunde, Tilden, adversarul său, Bill Johnston, și toți oamenii din tribune, într-o tăcere sinistă, au urmărit cu privirile avionul, la fel de tăcut, care se îndrepta ținând spre ei. Însă acesta a ratat la mustață terenul de tenis, prăbușindu-se într-un loc viran din imediata apropiere. Pilotul și fotografii au murit pe loc. Tilden și Johnston s-au uitat șovăitori la arbitru, care le-a făcut semn să continue jocul. A servit Tilden, câștigând punctul acela, apoi setul și meciul cu 6 – 1, 1 – 6, 7 – 5, 5 – 7, 6 – 3. Cinci ani după aceea nu a mai pierdut niciun meci important.

Seria neîntreruptă de succese obținute de Tilden era cu atât mai remarcabilă cu cât la mijlocul acestui interval, în 1922, a suferit un accident care, teoretic, ar fi trebuit să pună punct carierei sale. În timp ce participa la un turneu nesemnificativ din Bridgeton, New Jersey, a făcut un salt după minge și și-a prins în gard degetul mijlociu al mâinii cu care ținea racheta. Rana în sine nu era gravă, dar s-a infectat și peste două săptămâni a fost



nevoit să-și amputeze falanga distală. Astăzi problema s-ar rezolva printr-un tratament cu antibiotice. În 1922 a avut noroc că nu și-a pierdut tot brațul sau chiar viața. (Fiul lui Calvin Coolidge avea să moară în urma unei infecții similare în anul următor.)

În anii '20 tenisul era mai mult un fel de hobby inocent. În 1927, într-o finală palpitantă de simplu masculin de la Wimbledon, Henri Cochet l-a învins pe „Bascul zburător” Jean Borotra cu o lovitură controversată, Cochet părând să lovească mingea de două ori, ceea ce l-ar fi costat punctul respectiv. Arbitrul l-a întrebat dacă a făcut asta, iar Cochet, cu o față de copilăș nevinovat, i-a răspuns: Mais non. Așa încât s-a decis că punctul, meciul și campionatul le-a câștigat Cochet, motivându-se că tenisul este un sport de gentlemen și niciun gentleman nu ar spune minciuni, deși pentru toți cei implicați era cât se poate de clar că Henri Cochet tocmai asta făcuse.

Ca să câștige un turneu important în anii '20, un jucător de tenis trebuia să obțină victoria în cinci sau șase meciuri jucate în tot atâtea zile, așa că era un sport extrem de solicitant. Și totuși, nu era un sport profesionist. Concurenții nu primeau premii în bani și trebuiau să-și achite cheltuielile din buzunarul lor, așa încât tenisul era un sport la care nu aveau acces decât cei bogați. Cei care nu se încadrau în această categorie – de pildă, Tilden, după ce murise tatăl lui – trebuiau să-și câștige pâinea altfel. La apogeul carierei sale, Tilden s-a hotărât să se facă impresar pe Broadway. S-a apucat să scrie, să producă și să joace rolurile principale în piese care îi aduceau doar pierderi. În 1926, a lansat o producție intitulată That Smith Boy, în care juca și el și care a fost așa un dezastru, încât proprietarul teatrului i-a cerut să anuleze spectacolul după două săptămâni, chiar dacă Tilden era gata să acopere el toate costurile. Pieseile următoare nu au mai fost chiar așa de îngrozitoare, dar economiile lui s-au dus pe apa sâmbetei. Remarcabil este că în toată această perioadă avea să joace ziua în cadrul turneului US Open sau al Cupei Davis, după care dădea fuga la teatru ca să apară seara pe scenă.

Deloc surprinzător, la un moment dat vârsta a început să-și spună cuvântul. În vara anului 1927, încă era un jucător de mare calibru, dar nu mai era invincibil. Acum francezii aveau patru dintre cei mai buni tenismeni din lume – Cochet, Borotra, Brugnon și René Lacoste.

Tilden și Hunter au luptat vitejește împotriva lui Borotra și Brugnon pe Stade Français în sâmbăta aceea, dar francezii erau prea tineri și prea puternici pentru ei și au câștigat meciul cu 4 – 6, 6 – 2, 6 – 2. Un reporter de

la Associated Press a afirmat că a fost „probabil cel mai grozav meci de dublu masculin care s-a jucat vreodată în Franța”. Din păcate, Herrick nu a mai apucat să-l vadă până la capăt. Pe la jumătatea setului al treilea i s-a adus o telegramă prin care era informat că Lindbergh fusese zărit deasupra Irlandei și că avea să ajungă la Paris în seara aceea. Herrick își amintea mai târziu că abia în clipa aceea și-a dat seama cât de important era zborul lui Lindbergh. Rodman Wanamaker îl copleșise cu o avalanșă de cablograme, așa că nici nu îi trecuse prin minte că nu Byrd va ajunge primul. Așa că a plecat în grabă de la meci. Pentru el posibilitatea ca Lindbergh să ajungă cu bine la Paris nu era o veste bună, ci o chestiune care îi dădea numai bătaie de cap.

În 1927, americanii nu erau tocmai populari în Europa, iar în Franța deloc. Insistența Americii de a i se restitui integral – ba chiar cu dobândă – cei zece miliarde de dolari pe care îi împrumutase Europei în timpul războiului li se părea europenilor cam nerușinată având în vedere că toți banii împrumutați fuseseră cheltuiți pe bunuri americane, așa că plata acestei datorii ar fi însemnat că SUA încasau profit de două ori din același împrumut. Asta nu li se părea tocmai echitabil, mai ales că toate economiile europene erau la pământ, în timp ce economia Americii era de-a dreptul înfloritoare. Mulți americani erau de altă părere. Pentru ei, datoria era datorie și considerau că, refuzând să o plătească, Europa le înșela încrederea într-un mod josnic. Pentru americanii cu tendințe izolaționiste – iar eroul nostru Charles Lindbergh avea să devină într-o bună zi cel mai tranșant dintre aceștia – situația le confirma cât se poate de clar convingerea că SUA ar trebui să nu aibă niciodată de-a face cu străinii. Într-un nou acces de izolaționism, America și-a crescut barierele tarifare deja ridicate, împiedicând aproape complet multe industrii europene să-și recâștige prosperitatea de odinioară.

Rezultatul era un antiamericanism pronunțat, mai ales în Franța, unde localnicii nevoiași îi vedeau pe turiștii americani – dintre care mulți erau tineri, gălăgioși și insuportabili când se îmbătau, dar, fără îndoială, și pentru că așa le era firea – trăind regește și ținând-o numai în cheful cu banii lor devalorizați. Paritatea frâne-dolar aproape că se triplase în ultimul an, făcând viața un chin pentru localnici și o distracție continuă pentru turiști. Colac peste pupăză, francezii erau foarte afectați de eșecul umilitor al misiunii lui Nungesser și Coli; mulți încă bănuiau că meteorologii

americani nu le împărtășiseră francezilor anumite informații cruciale. Drept urmare, autocarele cu turiști americani din Paris mai încasau din când în când câte o piatră aruncată la mânia, iar grupurile de americani descopereau că nu vine nimeni să-i servească în cafenele. În mod clar, era o atmosferă tensionată. Ambasadorul Herrick avea toate motivele să îndemne la precauție. Nimeni nu îndrăznea să se gândească la ce se va întâmpla când avea să aterizeze acolo primul american.

În mod destul de remarcabil, o sută de mii de oameni au lăsat baltă tot ce făceau în clipa aceea și s-au dus, ca vrăjiți, pe Le Bourget.

Merită să ne oprim puțin asupra reușitei lui Charles Lindbergh de a-și găsi singur drumul din Long Island până pe un aerodrom de lângă Paris. Pentru a menține direcția cu ajutorul estimei trebuie să urmărești îndeaproape busola, viteza cu care călătorești, timpul care s-a scurs de la ultimul calcul și orice devieri de la ruta stabilită. Ne putem face o oarecare idee despre dificultatea acestei misiuni din faptul că membrii expediției lui Byrd din luna următoare – în ciuda faptului că avea la bord un navigator și un radiooperator, pe lângă pilot și copilot – au ratat cu vreo trei sute de kilometri locul prevăzut pentru aterizare, adesea nu au avut decât o idee foarte vagă despre poziția lor și au confundat un far de pe coasta Normandiei cu luminile Parisului. În schimb, Lindbergh nu a ratat nicio țintă – Noua Scoție, Newfoundland, Peninsula Dingle din Irlanda, Cap de la Hague în Franța, Le Bourget la Paris – și a reușit asta făcându-și calculele pe genunchi în timp ce pilota un avion instabil. Chiar și numai această realizare îl califică fără discuții pentru titlul de cel mai mare pilot de la vremea aceea, dacă nu chiar din istorie. A fost singurul pilot care, în acel an, a aterizat acolo unde spusese că o să aterizeze. Toate celelalte zboruri din vara aceea – și au fost multe – fie au dat greș, fie au amerizat forțat, fie piloții au aterizat fără să aibă habar unde se află. Aparent, lui i se părea că se poate de firesc să zboare direct până pe Le Bourget. Iar pentru el chiar așa și era.

În timp ce Lindbergh parcurgea ultima porțiune dintre Cherbourg și Paris, nici nu îi trecea prin cap că avea să devină cu mult mai faimos decât orice om de până atunci.

Nici nu și-a închipuit că o să-l aștepte o mulțime de oameni. Se întreba dacă avea să găsească la aerodrom pe cineva care să știe engleză și dacă nu cumva o să dea de bucluc pentru că nu avea viză de intrare în Franța. Se

gândea ca mai întâi să-și vadă avionul adăpostit în siguranță, după care avea s-o sune pe mama lui, s-o anunțe că a ajuns cu bine. Presupunea că o să dea un interviu sau două, asta dacă reporterii lucrau până târziu în Franța. Apoi avea să caute un hotel pe undeva. La un moment dat ar fi trebuit și să-și cumpere niște haine și obiecte de uz personal, pentru că nu își adusese nimic cu el – nici măcar o periută de dinți.

O problemă mai presantă cu care se confrunta era că Le Bourget nu figura pe harta lui. Tot ce știa era că acesta se află la vreo 11 kilometri nord-est de oraș și că este mare. După ce a dat ocol Turnului Eiffel, s-a îndreptat în această direcție, dar singurul loc pe care îl vedea era înconjurat de lumini strălucitoare, de parcă ar fi fost un complex industrial sau ceva de genul ăsta, cu niște tentacule lungi la fel de luminoase, care se întindeau în toate direcțiile. Nu semăna deloc cu aeroportul adormit pe care se așteptase să-l găsească aici. Ce nu știa era că el era motivul pentru toată acea agitație; tentaculele sinuoase de lumină erau farurile a zeci de mii de mașini care se îndreptaseră toate în același timp către Le Bourget și acum erau înțepenite în cel mai mare blocaj rutier din istoria Parisului. Pe tot drumul spre aeroport erau mașini și tramvaie abandonate.

La 10.22 seara, ora Parisului – după exact 33 de ore, 30 de minute și 29, 8 secunde după ce decolase, potrivit unui barograf oficial pe care Asociația Aeronautică Națională americană îl instalase în avion chiar înainte de plecare –, Spirit of St. Louis a aterizat pe suprafața acoperită de iarbă a aerodromului Le Bourget. În clipa aceea, un val de bucurie a cuprins tot globul. În doar câteva minute, întreaga Americă a aflat că el ajunsese cu bine la Paris. Le Bourget s-a transformat brusc în scena unui pandemoniu cuprins de exaltare, zeci de mii de oameni năpustindu-se pe aerodrom către avionul lui Lindbergh – „un puhoi de oameni care forfoteau și răcneau... năvălind spre el din toate direcțiile”, cum spunea un martor ocular. Un gard din sârmă înalt de vreo doi metri și jumătate care împrejmuia aerodromul a fost culcat la pământ, iar mai multe biciclete au fost călcate în picioare de marea de oameni. Printre cei care se îngrămădeau erau și dansatoarea Isadora Duncan (care avea să moară peste patru luni într-un accident bizar, strangulată atunci când eșarfa sa lungă s-a agățat în roata mașinii) și Jean Borotra, care împreună cu Jacques Brugnon îi învinsese pe Bill Tilden și pe Francis T. Hunter la Saint-Cloud în ziua aceea.

Pentru Lindbergh, aceasta era o situație extrem de alarmantă, fiind blocat și efectiv în pericol de a fi sfâșiat în bucăți. Mulțimile l-au tras afară

din cockpit și l-au purtat pe umeri în triumf, ca pe o pradă de preț. „M-am trezit întins cu fața în jos, deasupra mulțimii, în mijlocul unei mări de capete care se întindea cât vedeam cu ochii, pierzându-se în noapte”, povestea el. „Parcă mă înecam într-o mare de oameni”. Careva i-a smuls casca de piele de pe cap și alții au început să tragă de hainele lui – lucru extrem de neliniștitor. În spatele lui, spre marea sa îngrijorare, avionul lui iubit era distrus de gloatele care să cățărau pe el. „Am auzit lemnul trosnind în spatele meu când cineva s-a lăsat prea tare pe un montant. După aceea s-a rupt încă un montant, apoi încă unul și am auzit pârâitul pânzei sfâșiate”. Și-a dat seama că vânătorii de survenire își făceau de cap.

Cumva, în haosul acela, a ajuns cu picioarele pe pământ, în timp ce hoardele de oameni se precipitau acum pe lângă el. Ca prin minune, în lumina aceea slabă, le-a atras atenția un biet american care căsca și el gura pe-acolo și care semăna oarecum cu Lindbergh, așa că acum îl purtau pe el în triumf, în ciuda faptului că omul se tot zbătea, protestând vehement. Câteva minute mai târziu, funcționarilor din biroul comandantului aeroportului le-a stat inima în loc auzind zornăit de sticlă spartă și dând cu ochii de nefericita victimă care le era împinsă prin fereastră. Cu privirea rătăcită și ud learcă de sudoare, omul rămăsese fără haină, curea, cravată, un pantof și cam jumătate de cămașă; iar hainele pe care le mai avea pe el erau aproape toate ferfeniță. Parcă scăpase după un dezastru dintr-o mină. Le-a zis funcționarilor buimaci că pe el îl cheamă Harry Wheeler și că e blănar în Bronx. Venise la Paris ca să cumpere pielicele de iepure și fusese atras spre Le Bourget de același impuls care îi atrăsese și pe mare parte dintre parizieni. Acum tot ce își dorea era să plece acasă.

Între timp, Lindbergh a fost salvat de doi aviatori francezi care l-au condus în zona oficială de recepție. Acolo a făcut cunoștință cu Myron Herrick, cu fiul acestuia, Parmely, și cu nora lui, Agnes. L-au lăsat pe Lindbergh să-și tragă sufletul vreo câteva minute, asigurându-l că avionul lui va fi pus la adăpost. A durat câteva ore până ce Lindbergh și grupul lui Herrick au izbutit să străbată străzile supraaglomerate până la reședința ambasadorului din Avenue d'Iéna, în centrul Parisului. Aici Lindbergh nu s-a lăsat examinat de un doctor, dar a acceptat bucuros un pahar de lapte și ceva de mâncare, după care a făcut o baie fierbinte și scurtă.

Lindbergh nu mai închisese un ochi de mai bine de 60 de ore, dar a consimțit să se întâlnească cu reporterii care se strânseseră în fața reședinței. Parmely Herrick i-a poftit înăuntru. Deși se vedea de la o poștă că

Lindbergh era frânt, a stat, foarte amabil, la povești cu reporterii vreo câteva minute. Le-a spus că se luptase cu lapovița și cu ninsoarea cam 1.500 de kilometri; câteodată zbura la o înălțime de numai trei metri, alteori la trei mii de metri. După aceea, îmbrăcat cu niște pijamale împrumutate de la Parmely, s-a întins în sfârșit în pat. Era ora 4.15 dimineața.

Cel mai celebru om de pe planetă a închis ochii și a dormit zece ore.

## Capitolul 7

În America era ziua. Vestea că Lindbergh ajunsese la destinație s-a răspândit pretutindeni în doar câteva minute. S-a stârnit un vacarm de claxoane, sirene, clopote. De la un capăt la altul, întreaga țară jubila discordant, așa cum se întâmplă atunci când se sfârșește vreun război.

Ziarele se dădeau peste cap să găsească vorbe potrivite ca să descrie extraordinara realizare a lui Lindbergh. The New York Evening World a numit-o „cea mai grozavă ispravă făcută de un singur om din toată istoria umanității”. Alt ziar a afirmat că este „evenimentul cel mai de seamă de la înviere încoace”. Potrivit North American Review, tot pământul vibra de „bucuria mult așteptată de întregul neam omenesc la vestea că a apărut primul cetățean al lumii, primul om care merită cu adevărat să spună că adresa lui este «Pământul», primul ambasador itinerant al Creației”. După retorică și intensitatea emoțiilor, ai fi zis că era vorba despre a doua venire a lui Iisus.

The New York Times a dedicat zborului lui Lindbergh primele patru pagini ale ziarului, chiar dacă nu prea era mare lucru de zis în afară de faptul că reușise. În primele patru zile care au urmat zborului ziarele americane au publicat aproximativ 250.000 de articole, totalizând 36 de milioane de cuvinte, despre Lindbergh și zborul lui. Fără să bănuiască deloc cât de mult avea să atragă atenția, Lindbergh plătise un serviciu care selecta știri din ziare, precizând ca articolele să-i fie trimise mamei lui, care a aflat, îngrozită, că o întreagă flotă de camioane se pregătea să-i livreze câteva tone de articole de prin ziare când încă nu trecuse nicio săptămână.

Ai fi zis că toată țara căpiase. S-au făcut propuneri ca Lindbergh să fie scutit de impozite pe viață, să se boteze o stea sau o planetă după el, să fie primit în guvern pe viață ca șef al unui nou Minister al Aviației, iar ziua de 21 mai să fie declarată sărbătoare națională. I s-a acordat dreptul de intrare liberă pe viață la toate meciurile de baseball din liga întâi din orice oraș. O vreme statul Minnesota a cântărit o propunere de a-și schimba numele în Lindberghia.

Președintele Coolidge a anunțat că 11 iunie va fi decretată Ziua Lindbergh în America – cel mai înalt omagiu adus vreodată de națiune unui cetățean particular. Poșta a emis degrabă o serie specială de timbre pentru

corespondența par avion – prima dată când i se acorda această cinste unei persoane în viață.

O mulțime de parcuri, copii, străzi și munți, secții ale unor spitale și grădini zoologice, râuri, licee și poduri au primit numele lui. La Chicago, s-a anunțat că se fac planuri pentru a ridica un Far Lindbergh comemorativ înalt de 404 metri a cărui lumină să se vadă de la aproape 500 de kilometri.

Lindbergh a primit peste 3, 5 milioane de scrisori – în principal de la reprezentante ale sexului feminin, după cum s-a observat – și 15.000 de pachete conținând daruri și amintiri. Mulți dintre corespondenții săi acopereau și valoarea rambursului – în total cam 100.000 de dolari, după cum s-a estimat –, cu speranța deșartă că își va găsi timp să le răspundă. Western Union a primit așa de multe mesaje, încât a trebuit să pună 38 de angajați să se ocupe numai de asta ca să poată face față. Un mesaj din Minneapolis consta într-un text de 15.000 de cuvinte și 17.000 de semnături și se întindea pe 158 de metri când l-au desfăcut. Celor cu mai puțină imaginație, Western Union le-a pus la dispoziție 20 de formulare standardizate cu mesaje de felicitări, ca să aibă de unde alege. Mii de oameni au ales.

La Hollywood, un tânăr caricaturist pe nume Walt Disney a avut inspirația să creeze un filmuleț de desene animate intitulat Plane Crazy, cu un șoarece care era pilot. Pe șoarece îl chema inițial Oswald, dar curând a câștigat un loc mai durabil în inima națiunii cu numele Mickey. Robert Ripley, autorul brandului Lucrurile incredibile ale lui Ripley folosit în ziare, a primit 200.000 de scrisori și telegrame furioase după ce a afirmat cu nerușinare că înainte de Lindbergh mai fuseseră 67 de oameni care traversaseră oceanul în zbor. (Majoritatea cu dirijabile. Ulterior, un calcul mai atent a arătat că numărul acestora se apropia de 120.)

S-au compus cel puțin 250 de cântece de mare succes dedicate lui Lindbergh și zborului său. Cel mai popular se intitula „Lindy Norocosul” – porecla pe care nu o suferea el – și era cântat adesea la cinele unde era invitat, „spre marea mea stânjeneală și iritare”, își amintea el mai târziu. „Lindy Hop” a devenit un dans foarte popular – în mod ironic, de vreme ce neprihănitul Lindbergh nu dansase niciodată cu o fată.

Între timp, la Paris delirul atingea aceleași cote ridicate. Pe Le Bourget, în dimineața de după sosirea lui Lindbergh, oamenii care făceau curat au adunat peste o tonă de obiecte pierdute, printre care și șase proteze dentare.



Îndrumat cu blândețe de Herrick, Lindbergh a făcut totul ca la carte. Ieșind pe balconul ambasadei pentru a saluta mulțimea după ce s-a trezit, în prima lui zi în Franța, a fluturat un drapel francez, aruncând în delir miile de oameni care se îngrămădeau în stradă. Apoi el și Herrick au vizitat-o pe mama lui Nungesser, o văduvă care locuia într-un mic apartament de la etajul al șaselea, în Boulevard du Temple, lângă Place de la République. Se împlineau fix două săptămâni de la dispariția fiului ei. Cu toate că vizita nu a fost anunțată public, zece mii de oameni umpleau strada, așteptând să sosească Lindbergh. Tot în această primă zi plină de evenimente, Lindbergh a sunat acasă folosind noua linie telefonică transatlantică, devenind astfel una dintre primele persoane particulare care nu numai că au traversat Atlanticul în zbor, ci au și vorbit la telefon peste ocean; în plus, i-a vizitat pe soldații bolnavi de la Les Invalides.

În zilele care au urmat, s-a dus la Palatul Élysée ca să primească La Légion d'honneur din partea președintelui Gaston Doumergue – era prima dată când un președinte francez îi înmâna personal unui american cea mai înaltă distincție franceză –, a ținut un discurs în Camera Deputaților, a fost sărbătorit de Aero-Club de France, a participat la o paradă la care au asistat aproape un milion de oameni și a primit cheile orașului la primărie. De fiecare dată când vorbea, o făcea cu modestie și cu aplomb și nu scăpa nicio ocazie să laude realizările aviației franceze sau să spună ce oameni de treabă sunt francezii în general. A ținut să precizeze că succesul lui nu era decât o părțică a unui efort colectiv mai amplu. Cu ochii scăldați în lacrimi de bucurie, Franța l-a primit pe Lindbergh la pieptul ei. Francezii îi spuneau le boy.

Niciun străin aflat în vizită în Franța nu fusese onorat cu atâta extravaganță. Drapelul american a fost înălțat pe Quai d'Orsay, pe Ministerul Afacerilor Externe – prima dată când steagul Statelor Unite flutura pe această clădire sacră. În toată această perioadă încărcată a fost izbitor felul cum arăta Lindbergh. Toate lucrurile pe care le-a purtat în următoarele câteva zile erau de căpătat – și nu prea avea cine să-i împrumute haine care să-i vină unui om așa de înalt și deșirat. Deși reporterii au fost prea diplomați sau prea intimidati ca să comenteze pe marginea acestui subiect, se vedea de la o poștă că Lindbergh umbla prin Paris îmbrăcat cu sacouri care îi erau cam scurte la mâneci și cu pantaloni care nu îi atingeau pantofii.

La cinci zile după zbor, mulțimi totalizând un milion de oameni încă se îngrămădeau de-a lungul străzilor oriunde mergea. A zâmbit mult în acele prime zile și făcea cu mâna de fiecare dată când îl aștepta puzderie de oameni. Dar asta nu avea să dureze prea mult.

Joi, 26 mai, Lindbergh s-a dus pe Le Bourget ca să verifice starea avionului. Suferise o mulțime de stricăciuni provocate de puhoiul de oameni care jubilau, dar acum mecanicii se chinuiau să-l repare. La aerodrom, Lindbergh a împrumutat un avion de vânătoare francez, Nieuport, ca să facă o tură. Cu toate că nu mai pilotase niciodată un Nieuport și nu era sigur care îi sunt limitele, s-a apucat să facă o serie de loopinguri, ranversări, vrii, tonouri și alte acrobații aeriene. Funcționarii francezi se uitau stupefiați cum cel mai respectat și mai prețuit om de pe pământ făcea tumbe și plonja pe cer, deasupra lor, forțând limitele unui avion despre care nu știa nimic. Gesticulând ca apucații și țopăind de zor, îl implorau să înceteze aceste manevre periculoase și să coboare înapoi la sol. În cele din urmă, pentru că era băiat de treabă, Lindbergh s-a oprit. A fost o confirmare uluitoare a afirmației că Lindbergh a fost, foarte posibil, cel mai bun, dar și cel mai norocos pilot din istorie.

Lindbergh plănuia să facă turul Europei – și în special își dorea să viziteze Suedia, patria strămoșilor lui – și apoi să zboare înapoi în America. Încă nu era hotărât dacă să încerce o traversare riscantă a Atlanticului cu vântul în față sau să meargă tot spre est, ca să ajungă acasă survolând Asia și nordul Pacificului. Însă Herrick l-a informat că nu avea să fie niciuna, nici alta. Președintele Coolidge trimisese un crucișător, USS Memphis, ca să-l aducă acasă pentru ca America să-l poată omagia așa cum se cuvine. Președintele voia să termine mai repede cu ceremoniile ca să poată pleca în vacanță, în Black Hills, Dakota de Sud.

Lui Lindbergh i s-a permis să viziteze scurt Bruxelles-ul și Londra, pentru că promisese deja că va ajunge în aceste orașe. În mod excepțional, i s-a îngăduit să piloteze chiar el avionul.

Peste 100.000 de oameni îl așteptau la aerodromul Croydon de lângă Londra – așa de mulți, încât poliția nu a reușit să-i împiedice să pătrundă pe pistă. Lindbergh a trebuit să întrerupă aterizarea de două ori din cauză că puzderie de oameni surescitați năvăleau pe pista acoperită cu iarbă – priveliște care cu siguranță îl îngrijora pe pilotul fără vizibilitate spre înainte. După aceea mașina care l-a preluat pe Lindbergh a fost asaltată de mulțime. Polițiștii au reușit să răzbată prin mulțime doar punându-l pe

Lindbergh să se întindă pe banchetă, acoperindu-l cu o haină și spunându-le oamenilor că de fapt mașina transporta o femeie grav rănită.

Cu chiu, cu vai, a ajuns la Palatul Buckingham, unde, după cum se știe, regele l-a blocat pe Lindbergh întrebându-l cum făcuse pipi în timpul zborului. Lindbergh i-a explicat, oarecum jenat, că își luase cu el o găleată special pentru asta.

George al V-lea, care ținea neapărat să înțeleagă cum trebuie acest aspect al zborului, l-a întrebat de câte ori folosisse găleata.

Având în vedere în ce familie crescuse, este foarte posibil ca Lindbergh să nu mai fi vorbit niciodată până atunci cu cineva despre nevoile sale fiziologice, dar uite că ajunsese să aibă această discuție cu regele Angliei.

„De două ori”, a șoptit el cu voce răgușită și cu o față de ziceai că mai are puțin și leșină. „Unde anume?”, a insistat regele. „O dată deasupra insulei Newfoundland și o dată în largul oceanului”.

Regele a dat din cap gânditor, mulțumit de răspuns.

Trei zile mai târziu Lindbergh era la Cherbourg, urcând la bordul crucișătorului USS Memphis, care urma să-l ducă acasă. A făcut cu mâna către mulțimile adunate pe chei și oamenii l-au ovaționat cu ardoare. Mulți aruncau flori. Toate ziarele franceze i-au adus omagii călduroase și i-au urat tânărului american bon voyage.

Apoi viața a revenit la normal în Franța. Nu a trecut nicio zi și se arunca din nou cu pietre în autocarele cu turiști americani, iar vizitatorii de pe Champs-Élysées descopereau cât e de greu să faci contact vizual cu chelnerul. Și s-a dovedit că nu era decât începutul. Înainte să se sfârșească vara, milioane de francezi aveau să deteste America mai mult ca oricând, străzile din Franța devenind de-a dreptul periculoase pentru americani. Vara anului 1927 avea să fie nu doar cea mai fericită pentru America după mult timp, ci și foarte urâtă.

## Iunie Babe

*„Era mai impunător decât președintele. Odată, pe când veneam în nord, ne-am oprit într-un orașel din Illinois, o simplă haltă. Era cam 10 seara și turna cu găleata. Trenul a oprit zece minute pentru apă sau nu știu ce. Orașelul acela nu cred să fi avut mai mult de cinci mii de locuitori, dar jur*

*că patru mii dintre ei stăteau acolo, în ploaie, așteptând să-l vadă pe Babe”.*

Richards Vidmer,  
reporter sportiv la The New York Times

## Capitolul 8

La sfârșitul secolului al XIX-lea, Baltimore era al șaselea oraș ca mărime din America (între timp a coborât pe locul 21) și unul dintre cele mai dure, iar zona cea mai dură din Baltimore era un cartier aflat aproape de Inner Harbor numit fără ironie sau afecțiune Orașul Porcilor.

Aici s-a născut, pe 6 februarie 1895, George Herman Ruth, într-o familie nu tocmai bogată, sterilă emoțional și aparent fără nicio șansă. Șase dintre cei opt frați ai săi aveau să moară la vârste fragede, George pierzându-și și părinții când era încă mic – mama lui a murit de tuberculoză, iar tatăl a fost înjunghiat într-o încăierare din fața barului său. Soarta a fost crudă cu această familie.

Prima propoziție din autobiografia lui Ruth este: „Am fost un copil rău”, afirmație care nu e în întregime adevărată. Câteva rânduri mai jos adaugă: „Nu mi-am cunoscut prea bine părinții”, ceea ce este mai aproape de adevăr. Ruth a cam fost lăsat în voia sorții când era încă foarte mic. Părinții săi nu erau atât răi, cât mai degrabă ocupați cu altele. Mama sa și-a petrecut cea mai mare parte a copilăriei lui agonizând fără speranță într-un apartament înghesuit aflat la etaj, deasupra barului. Tatăl lui, lipsit de o parteneră de viață sănătoasă, administra singur barul de la parter – unde își petrecea aproape tot timpul. Poate că nimic nu reflectă mai bine detașarea și imaterialitatea familiei lui Ruth decât faptul că a crescut fără să știe exact câți ani are. Până ce și-a văzut pentru prima dată certificatul de naștere, când a depus cerere pentru un pașaport, la 39 de ani, a crezut că are cu un an mai mult decât vârsta lui reală. Dar nici Ruth nu a fost un fiu nemaipomenit de atent. În autobiografia sa afirmă că mama lui a murit când el avea 13 ani. De fapt, avea 16. În plus, i-a scris greșit numele de domnișoară.

Barul în care a crescut Ruth nu mai există de mult. Printr-o coincidență fericită, lângă locul respectiv se află astăzi centrul terenului exterior de la Camden Yards al echipei Baltimore Orioles – deloc nepotrivit, având în

vedere că Ruth a jucat baseball profesionist pentru prima dată ca membru al echipei Baltimore Orioles, când s-a ales cu porecla „Babe”.

În primăvara anului 1902, în vreme ce Charles Lindbergh, doar un bebeluș pe atunci, gângurea într-un coșuleț elegant în Minnesota, tatăl lui Babe l-a dus pe micul George la Școala Industrială pentru Băieți St. Mary din Baltimore – un edificiu masiv, întunecos și lugubru din Wilkens Avenue, la vreo cinci kilometri vest de cartierul lui – și l-a lăsat acolo. Acesta era unul dintre cele aproape 30 de locuri unde erau abandonați copiii orfani sau îndărătnici din Baltimore la 1900 – o reflecție a condițiilor sociale disperate în care trăiau pe atunci mulți locuitori ai orașului. Aceasta avea să fie casa lui Ruth aproape tot timpul în următorii 12 ani.

St. Mary era o instituție ieșită din comun – în parte orfelinat, în parte școală de corecție, în parte școală privată. Dintre cei 850 de băieți înscriși, cam jumătate erau interni care plăteau o taxă. Părinți din toată America își trimiteau băieții la St. Mary, adesea ca ultimă soluție, după ce alte școli nu îi primiseră.

Școala era condusă de misionarii xaverieni, un ordin romano-catolic ai cărui membri adoptau pietatea și celibatul, dar nu erau propriu-zis preoți, iar condițiile erau exact ca la mănăstire. Elevii nu aveau pic de intimitate. Toate activitățile – fie că dormeau, făceau duș, mâncau ori învățau – le făceau în comun. Paturile, băncile, cabinele de duș – toate erau așezate pe rânduri lungi, cazone, ca într-o pușcărie sinistă din epoca victoriană. Dar școala St. Mary nu era deloc așa de rea ca altele de genul ăsta. Copiii erau tratați cu demnitate și chiar cu un soi de afecțiune aspră, fiind răsplătiți pentru bună purtare cu câte 25 de cenți pe săptămână, bani de buzunar. Băieții de la școala St. Mary primeau o educație de bază destul de solidă și învățau o meserie. Ruth a învățat să croiască și să coase cămăși, iar peste ani le arăta încântat coechipierilor lui cu câtă pricepere făcea o manșetă sau un guler.

Toți elevii avuseseră în trecut probleme de comportament, însă misionarii le puneau pe seama faptului că nu fuseseră crescuți cum trebuie mai degrabă decât pe vreun neajuns ce ținea de caracterul lor – o perspectivă în mod clar luminată pentru vremea aceea. Ei considerau că, dacă este încurajat și tratat cu decență și respect, orice băiat va deveni un cetățean model – și au avut dreptate aproape în toate cazurile. 95% dintre băieții educați de misionarii xaverieni au avut o viață normală, stabilă.

În copilărie, Ruth era corpulent, țănoș, cu față de mops, degajat – o figură înduioșător de tristă. A fost mereu mult mai masiv decât colegii lui –

așa de masiv, încât odată, când niște oameni de la o organizație caritabilă împărțeau daruri de Crăciun, l-au luat drept angajat, așa că au sărit peste el când i-a venit rândul. Când și-au dat seama de gafă, George a primit și el o cutie uriașă cu bomboane de ciocolată. În loc să le pună bine – și țineți cont de faptul că probabil nu mai avusese niciodată în viața lui un lucru așa de extraordinar despre care să poată spune că este al lui –, s-a apucat imediat să-i servească și pe ceilalți cu bomboane. Era un puști care ar fi meritat să aibă o copilărie mai fericită. Din 1912 până în 1914 nu l-a vizitat nimeni.

Misionarii de la școala St. Mary erau extrem de devotați baseballului. Școala avea nu mai puțin de 44 de echipe, dotate cu echipament complet și uniforme. Nici dacă ar fi plătit toți banii de pe lumea asta Ruth nu ar fi putut avea o pregătire mai bună pentru o carieră în baseball. Datorită baseballului „l-am întâlnit și am învățat să-l iubesc pe cel mai grozav om pe care l-am cunoscut vreodată” – fratele Matthias Boutilier. Matthias, de fel din Cape Breton, Noua Scoție, era un uriaș blând și amabil, francez la origine. Avea 1,98 metri și cântărea 113 kilograme, dar vorbea mereu cu voce blajină. Era un foarte bun jucător de baseball, dar și un antrenor grozav – iar Babe Ruth era un copil mai talentat și mai muncitor decât toți copiii cu care mai avusese de-a face. La vârsta de 8 ani, George juca baseball cu copii de 12 ani; la vârsta de 12 ani juca cu unii de 16. În adolescență, putea juca în orice poziție pe teren mai bine decât oricine altcineva din școală – chiar și la prindere, trebuind să-și pună pe stânga o mănușă făcută pentru mâna dreaptă, pentru că școala nu avea mănuși pentru stângaci. Dar, atunci când era la bătaie, nu avea egal. În adolescență, avea 1,87 metri, cântărea aproape 90 de kilograme și era foarte puternic.

Auzind că la școala St. Mary este un copil senzațional, au venit în 1914 să arunce o privire întâi un vânător de talente de la Baltimore Orioles, apoi o echipă din liga a doua, din cadrul Ligii Internaționale. În momentul când a venit George la baza-casă, vânătorul de talente a observat cu surprindere că apărătorul exterior pe dreapta și-a părăsit locul obișnuit și s-a dus mult mai încolo – așa de departe, că deja se afla pe terenul învecinat. Chiar și așa, Ruth tot a trimis mingea peste capul acestuia. A fost una dintre cele trei lovituri lungi din ziua aceea. În mod surprinzător, vânătorul de talente nu a fost cine știe ce impresionat de forța lui Ruth. Lansarea mingii de baseball la mare distanță în 1914 era un talent interesant, dar nu unul care să merite a fi cultivat. Orioles aveau nevoie de oameni la aruncare și pe această poziție l-au luat în echipă.

Și așa, la începutul lui martie 1914 George Herman Ruth, care tocmai împlinise 19 ani, și-a luat rămas-bun de la fratele Matthias și prietenii lui de la școala St. Mary, s-a urcat în tren și a plecat către sud, la Fayetteville, în Carolina de Nord, pentru primul lui antrenament de primăvară și noua sa viață ca jucător profesionist de baseball. A fost pentru prima dată când a mers cu trenul, prima dată când a ieșit din Maryland, prima dată când a văzut orașe mici și peisaje sălbatice, prima dată când a stat la hotel și prima dată când a comandat mâncare dintr-un meniu. Habar nu avea pe ce lume trăiește. Nu știa nici măcar că liga întâi este formată de fapt din echipele ce joacă în două ligi. Porecla pe care i-au dat-o acum coechipierii săi, „Babe” („Copilașul”) – pentru că era așa de inocent și de tânăr –, i se potrivea ca o mănășă. Ruth nu era decât un copilaș, din toate punctele de vedere – în afară de fizic. Din primul lui salariu și-a cumpărat o bicicletă. Prin hoteluri, când nu avea altceva de făcut, se plimba cu liftul ore întregi. După atâția ani în care trăise la comun, nu se mai rușina de goliciunea lui sau când stătea pe veceu și nu avea aproape deloc simțul proprietății. Primul lui coleg de cameră, Ernie Shore, a descoperit oripilat, la câteva săptămâni după ce începuse sezonul, că în tot acel timp Ruth îi folosise periuța de dinți.

Aproape din prima clipă Ruth și-a etalat apetitul pentru care a devenit faimos. Ideea că la restaurantele hotelurilor putea comanda orice îi poftea inima era pentru el un răsfăț de care a profitat mereu. A dat rapid și de gustul sexului. Nici la capitolul ăsta nu era deloc rușinos. Un coechipier pe nume Larry Gardner își amintea că, intrând într-o cameră, a dat peste Ruth, care făcea sex cu o prostituată pe podea. „El fuma trabuc și ronțaia alune, iar tipa aia se ocupa de el”, povestea Gardner minunându-se – și pe bună dreptate.

„Când îl lăsau să iasă”, își amintea alt coechipier, „parcă eliberau o sălbăticiune dintr-o cușcă”. Ruth nu a fost foarte pretențios nici atunci, nici mai târziu. Marshall Hunt de la New York Daily News a afirmat odată despre femeile lui Ruth că în general „nu i s-ar fi părut atrăgătoare decât unui bărbat care tocmai ar fi ieșit din pușcărie după ce a stat închis 15 ani”.

În 1914 echipa Orioles avea probleme mari. Fanii săi o abandonau în masă, alegând altă echipă, Baltimore Terrapins, din noua (și efemera) Ligă Federală<sup>5</sup>. La un moment dat Orioles a jucat în fața a doar 17 suporteri, în timp ce de vizavi se auzea vuietul tribunelor pline la un meci al echipei Terrapins. Nereușind să mai plătească salariile, Orioles a început să vândă jucători. În luna iulie a primului său sezon, Ruth s-a trezit brusc vândut

echipei Red Sox din Boston. A plecat imediat în nord și, chiar în ziua în care a ajuns la Boston, pe 11 iulie, a fost trimis direct la aruncare, ceea ce înseamnă că primul meci din liga întâi pe care l-a văzut a fost unul în care a jucat și el<sup>6</sup>. A ratat opt aruncări și a câștigat cu 4 la 3.

Așadar, la doar patru luni după ce plecase de la școala St. Mary, fără să fi apucat măcar să se descurce singur, Babe Ruth ajunsese jucător de baseball în liga întâi. În vara aceea, Ruth lua adesea micul dejun la o cafenea numită Lander's. Acolo mai stătea la taclale cu o chelneriță frumușică pe nume Helen Woodford. Într-o bună zi, dacă e să-l credem pe Ruth, acesta i-a spus: „Auzi, dragă, ce-ai zice să ne punem pirostriile?”. După ce a stat pe gânduri vreo câteva minute, ea a consimțit; s-au căsătorit în toamna anului 1914. Ruth avea 19 ani, ea dacă avea 15. Nu prea se potriveau. În autobiografia lui, Ruth i-a stâlcit numele.

Astăzi este greu de priceput cât de important era baseballul pe vremea lui Babe Ruth în viața americanilor – cât de dominant, de omniprezent și de necontestat era acesta la nivel cultural și emoțional. Era bucuria și obsesia întregii națiuni. Era numit „Sportul Național”, cu majuscule. Dintre toate sporturile, mare parte din America nu se gândea decât la asta o bună parte din an.

Când aveau loc evenimente importante precum Campionatul Mondial de baseball, ziarele instalau în toate orașele mari tabele de marcaj gigantice, care, invariabil, atrăgeau puzderie de oameni. În multe orașe, unii impresari închiriau teatre sau alte spații generoase (Madison Square Garden, de pildă) pentru a le oferi cumpărătorilor de bilete meciuri simulate. O variantă folosea o schemă de mari dimensiuni a unui teren de baseball, cu becuțe colorate care marcau loviturile ratate, cele reușite și eliminările, clopoței pentru loviturile la bază și urme albe de picioare ce reconstituiau vreo traiectorie în jurul traiectoriilor de bază. Un crainic de pe scenă relata – și uneori înflorea – evoluția meciului care se disputa pe un teren aflat în altă parte, folosindu-se de informații fragmentare furnizate prin telegraf în timp ce tabela de marcaj se lumina, zbârnâia și marca vreo traiectorie, ilustrându-i relatarea. Un alt sistem se folosea de niște băieți, fiecare reprezentând un jucător, care ocupau poziții pe terenul de baseball de pe scenă, unde aruncau, loveau și prindeau o minge imaginară sau alergau de la o bază la alta, reproducând ceea ce se întâmpla în meciul real, jucat în altă parte. Cum spunea un observator uluit, nici măcar suporterii din tribune nu „ovaționau



fiecare acțiune reușită de jucători cu mai multă înfocare decât milioanele care se înghesuiau prin tot felul de săli sau care înțesau străzile din fața sediilor ziarelor”.

Aceasta era lumea veselă și incitantă în care s-a trezit Babe Ruth. Ținând cont de tot ce știa să facă cu bâta lui de baseball, este extraordinar că Ruth a jucat aproape un sfert din cariera lui doar la aruncare – fiind chiar unul dintre cei mai buni aruncători din baseball. În 1915, primul lui sezon întreg la Red Sox, a câștigat 18 meciuri și a pierdut opt, al patrulea cel mai bun rezultat din această ligă. A eliminat după trei lovituri 112 jucători aflați la bătaie, a favorizat mai puține lovituri pe meci decât orice alt jucător din ligă în afară de unul și a încheiat anul cu un coeficient de eficiență mai mult decât onorabil de 2, 44. În anul următor, a avut 23 de victorii și 12 înfrângeri, fiind cel mai bun jucător din ligă din punctul de vedere al coeficientului de eficiență, al înfrângerilor la zero, al numărului de lovituri marcate pe meci și al mediei înscrierilor de către adversari. Era pe locul al treilea ca număr de victorii, al doilea din punctul de vedere al coeficientului de eficiență și al eliminării adversarului după trei lovituri și al patrulea ca număr de meciuri complete. Cele nouă înfrângeri la zero datorate lui (ceea ce înseamnă că nu a lăsat echipa adversă să marcheze niciun punct) rămân un record în rândul aruncătorilor stângaci. În 1917, a dominat sau cel puțin a fost inclus din nou în aproape toate categoriile de topuri la aruncare, cu 24 de victorii și 13 înfrângeri. Aproape întâmplător, în aceeași perioadă a început o serie de 29 și două treimi de reprize consecutive cu scor nul în care a fost la aruncare în cadrul campionatului mondial – record pe care l-a deținut 43 de ani.

Nu am cuvinte să spun ce lucru extraordinar era acesta. Puștii veniți direct de pe băncile școlii nu ajungeau direct pe teren în liga întâi, zăpăcindu-i de cap pe unii aruncători cu multă experiență, ca Ty Cobb și Joe Jackson cel Desculț. Chiar și cei mai buni aruncători tineri aveau nevoie de timp ca să capete încredere și să priceapă niște lucruri. În primii lui trei ani din liga întâi, Walter Johnson a obținut 32 de victorii și 48 de înfrângeri. Christy Mathewson avea 34, respectiv 37. În aceeași perioadă Ruth obținea 43, respectiv 21. În toată perioada cât a fost la aruncare, raportul victorii/înfrângeri înregistrate de Ruth a fost de 94 – 46, iar coeficientul de eficiență (o măsurare statistică simplă a forței aruncătorilor) de doar 2, 28, o cifră cu adevărat impresionantă. Procentul de O, 671 victorii din totalul meciurilor jucate de el rămâne al șaptelea în top din toată istoria baseballului.

Problema era – deși până atunci asta nu mai reprezentase niciodată o problemă pentru cineva – că nu avea egal nici când venea vorba să lovească mingea cu bâta de baseball. În 1915, primul lui sezon complet, Ruth a înscris patru homerun-uri din 92 de ocazii în care fusese oficial la bătaie<sup>7</sup>. Asta însemna cu doar trei mai puține decât Braggo Roth, cel mai bun marcator de homerun-uri din Liga Americană, ale cărui prezențe la serviciu fuseseră de patru ori mai numeroase. În 1918, ca să profite de talentul lui la bătaie, Red Sox au început să-l pună pe Ruth la baza întâi sau în afara câmpului atunci când nu era la aruncare. 1918 s-a dovedit a fi anul cel mai prost din istorie în ceea ce privește homerun-urile în liga întâi. Echipa Washington Senators nu a înscris decât patru homerun-uri în acel an. The Browns au înscris cinci, White Sox opt și Indians nouă. Babe Ruth a înscris el singur 11. În anul următor, în ciuda faptului că fusese la aruncare în 133 $\frac{1}{3}$  reprize (incluzând 12 meciuri complete), Ruth a înscris 29 de homerun-uri, un număr aproape dublu față de recordul stabilit de Socks Seybold de la Philadelphia Athletics în 1902. În 111 meciuri în care a jucat ca apărător exterior, a avut 26 de assist-uri și doar două greșeli de apărare. Media lui defensivă de O, 996 era de departe cea mai bună din ligă. Iată niște rezultate cu totul ieșite din comun – și, desigur, nu era decât începutul.

Baseballul modern are un anumit aer de atemporalitate foarte prețuit de fani. Un vizitator din vremurile noastre care ar călători în timp, ajungând pe un teren de baseball al ligii întâi din anii '20, s-ar simți, din multe puncte de vedere, ca acasă. Jocul de pe teren, felul cum se aude mulțimea din tribune, strigătele vânzătorilor ambulanți ar fi reconfortant de familiare, spre deosebire de alte aspecte ale vieții din America anilor '20. (Același vizitator s-ar chinui să pornească o mașină, să dea un telefon, să găsească frecvența unui post de radio, ba chiar și să traverseze strada.) Însă chiar și pe terenul de baseball ar începe să vadă curând anumite diferențe.

În primul rând, meciurile se jucau în general într-un ritm mult mai vioi. În mod tradițional, începeau la 3 după-amiaza și rareori treceau cu mult de ora 5. (Unul dintre motivele principale pentru care ziarele de seară erau atât de populare era tocmai faptul că ofereau scorurile meciurilor de baseball din ziua respectivă.) Multe meciuri durau 90 de minute, dar uneori se terminau mai repede. Ba chiar o dată, pe 26 septembrie 1926, la St. Louis, Browns i-au învins pe Yankees cu 6 – 1 în doar o oră și 12 minute, în primul meci din două care aveau loc succesiv între aceleași echipe, apoi s-au întors pe teren

și au câștigat și a doua partidă cu 6 – 2 în 55 de minute. Ambele meciuri au avut câte nouă reprize. Nu știu cum au reușit performanța asta. Cele două echipe au înregistrat în total 25 de lovituri reușite în prima partidă și 20 în a doua, așa că nu a fost vorba de duelurile clasice dintre jucătorii aflați la aruncare. Pur și simplu nu pierdeau vremea.

Meciurile erau și mult mai violente. Se iscau adesea încăierări, uneori nu doar între suporterii, ci și între jucători. În 1924, când Ruth și marele lui rival, Ty Cobb, s-au luat la harță în Detroit, nu numai că le-au sărit în ajutor toți coechipierii lor, ci și fanii din tribune s-au luat la bătaie. Au smuls scaune și le-au aruncat pe terenul năpădit de cel puțin o mie de spectatori. Meciul a trebuit să fie întrerupt. Nici jucătorii nu ezitau să se năpustească în tribune ca să-i chelfănească pe suporterii care îi hărțuiau până ce îi scoteau din sărite. În 1920 Ruth a sărit în tribune ca să-l ia la pumni pe un individ care îl făcuse „nemernic” – apoi a făcut imediat stânga-mprejur când tipul a scos cuțitul. Ty Cobb s-a dus odată peste un spectator care îl huiduise toată după-amiaza și l-a snopit în bătaie. Când suporterii i-au strigat lui Cobb că omul era un veteran de război ce rămăsese fără mâini, acesta a răcnit: „Mă doare undeva și dacă nu are nici picioare!”, continuând să-i îndese la pumni până ce au venit niște polițiști și l-au luat cu forța de acolo. Pentru asta Cobb a fost suspendat zece zile. Odată Ruth i-a dat un pumn în falcă unui arbitru cu care se certa. A primit o amendă de 100 de dolari și a fost suspendat tot zece zile; a avut mare noroc să scape numai cu atât.

Jucătorii nu trăiau ca vedetele de astăzi. Când ajungea într-un oraș o echipă din altă parte, de obicei jucătorii mergeau pe jos din stație până la hotel și își cărau singuri bagajele. Adesea jucau îmbrăcați în echipament murdar, mai ales la Chicago, unde patronul echipei White Sox, Charles Comiskey, îi taxa pe jucători dacă voiau să le spele echipamentul.

Liga întâi era mai compactă, cu doar 16 echipe din zece orașe, spre deosebire de cele 30 de echipe de astăzi, din 27 de orașe. Bostonul, Chicago, St. Louis și Philadelphia aveau fiecare câte două echipe în liga întâi; New York-ul avea trei. St. Louis era cel mai vestit oraș care avea o echipă în liga întâi, iar Washingtonul cel mai sudic.

Terenurile aveau adesea ciudățeniile lor, care le confereau un soi de imprevizibilitate interesantă. La Polo Grounds, al echipei New York Giants, terenul exterior era așa de înclinat spre gard, încât de pe banca de rezerve nu li se vedeau decât capetele și umerii apărătorilor exteriori, ca niște vapoare plutind la orizont. (De fapt acolo nu s-a jucat niciodată polo. Polo

Grounds au primit numele altei arene anterioare de lângă Central Park unde erau meciuri de polo.) La Griffith Stadium din Washington, zidul terenului exterior trasa un zigzag aiuritor, ocolind cinci case și un copac ai căror proprietari refuzaseră să le vândă atunci când s-a construit arena, creând unghiuri frapante în care ricoșa mingea și zăpăcindu-i în mod amuzant pe apărătorii exteriori din echipele oaspeților. Pe cel puțin trei terenuri de baseball, inclusiv pe Yankee Stadium, erau catarge cu steaguri în zona de joc din centru, abia așteptând să se izbească de ele apărătorii exteriori care uitau de ele. La Fenway Park din Boston, apărătorii exteriori pe stânga erau nevoiți să se cocoate pe un mal abrupt ca să prindă mingile trimise în zid.

Poate cel mai mare șoc pentru un contemporan al nostru care ar vizita un teren de baseball din anii '20 ar fi starea lor jalnică. Terenurile exterioare erau în general un soi de imașuri, iar zonele pe care se circula mult, precum cele dintre baze și din jurul casei, erau adesea denivelate și lipsite de vegetație, mai ales spre sfârșitul sezonului. După ploaie, îngrijitorii terenului stropseau adesea cu benzină în jurul zonei de bătaie și îi dădeau foc ca să usuce pământul – așa că pământul nu era tocmai fin și delicat.

Elementele de siguranță erau aproape cu totul absente. Jucătorii ofensivi nu aveau căști. Zidurile terenului exterior nu erau căptușite. Mănușile erau așa de rigide și de primitive, încât prinderea mingii cu o singură mână „putea stârni senzație”, cum spunea Marshall Smelser. Suporturile pentru bâte de baseball nu fuseseră încă standardizate, așa că pe cele mai multe terenuri jucătorii își aliniau bâtele pe pământ, în fața băncii de rezervă, ceea ce era foarte periculos pentru cei aflați la prindere sau pentru apărătorii din zona de bătaie care alergau după mingea lovită în afara terenului de joc. Și apărătorii exteriori își lăsau adesea mănușile pe teren, când venea rândul la bătaie echipei lor. Într-un cuvânt, erau o sumedenie de chestii de care puteai să te împiedici ori să te izbești. Ceea ce se și întâmpla adesea.

Pentru suporteri, era mult mai dificil să-și dea seama ce se întâmplă pe teren. În anii '20 niciun stadion din Statele Unite nu avea sistem de sonorizare. De obicei era cineva cu un megafon care anunța numele celor aflați la bătaie și cam atât. Jucătorii mai puțin cunoscuți nu erau ușor de identificat pentru că echipamentele nu aveau pe ele numere. Asta avea să se întâmple abia începând din 1929, când sistemul a fost introdus de echipele Yankees și Indians. Atunci Yankees le-au alocat numere jucătorilor în ordinea în care ajungeau la bătaie (mai mult sau mai puțin), motiv pentru care Ruth s-a ales cu numărul 3 și Gehrig cu 4. Pe tabelele de marcaj nu

erau afișate loviturile reușite și greșelile de apărare, așa că spectatorii trebuiau să-și dea seama singuri când o echipă nu reușea să lovească mingea pentru a ajunge la bază sau când era un meci perfect. Oricine reușea să țină scorul din tribune era o neprețuită sursă de informații pentru cei din jur.

Pe teren, jucătorii erau adesea mult mai predispuși să se rănească unii pe alții. Ty Cobb, care era aproape nebun cu acte, aluneca întotdeauna spre bază cu crampoanele ridicate, sperând din tot sufletul că o să lovească pe cineva, dar nici alții nu erau mai breji. Aruncarea mingii direct în jucătorii aflați la bătaie era o strategie la ordinea zilei, acceptată de toată lumea. Burleigh Grimes de la Brooklyn Dodgers, care era vestit pentru toanele lui, a stabilit un soi de record de aruncare a mingii direct în adversarul aflat la bătaie încă înainte ca acesta să fi pus piciorul pe baza-casă. Walter Johnson de la Washington Senators nu a aruncat niciodată în cineva în mod intenționat, dar a nimerit destul de mulți adversari din greșală. A pus capăt carierei unui anume Lee Tannehill de la White Sox când i-a rupt brațul așa de rău chiar deasupra încheieturii mâinii, încât Tannehill nu a mai putut niciodată să folosească bâta de baseball. Două săptămâni mai târziu Johnson i-a fracturat maxilarul unui începător pe nume Jack Martin. (Johnson, care era un tip foarte de treabă, era întotdeauna foarte afectat când faulta un jucător și de obicei trebuia să fie scos din joc.) În autobiografia sa, Ruth notează că a încercat odată să-l trimită în spate pe un jucător numit Max Flack, dar, fără să vrea, l-a pocnit drept în mijlocul frunții. Flack s-a prăbușit la pământ, dar a scăpat cu viață. Ruth povestea întâmplarea ca pe o anecdotă, unul dintre lucrurile amuzante care se întâmplau pe terenul de joc.

În astfel de condiții, te-ai aștepta să fi avut loc și accidente mortale, dar în realitate un singur om a murit în timpul unui meci de baseball. S-a întâmplat în august 1920 și Babe Ruth era și el de față. Spre seară, când nu prea se mai vedea bine, Carl Mays de la New York Yankees, despre care se știa că este agresiv și pe care nu îl suporta aproape nimeni, nici măcar coechipierii lui, a aruncat mingea în afara zonei de lovire, dar foarte aproape de poziția adversarului aflat la bătaie, un jucător de la Indians pe nume Ray Chapman; acesta nu a văzut mingea. Cum mingile nu prea erau înlocuite în timpul meciului, tindeau să se murdărească și să se tocească până la sfârșitul zilei, lucru de care profitau adesea jucătorii aflați la aruncare în lumina amurgului. În plus, Mays era specializat în așa-numitele aruncări de tip submarin, mingile lansate de el fiind astfel și mai puțin vizibile. Oricum, Chapman nu a văzut-o. Mingea l-a lovit în tâmplă, cu o

bufnitură înfiorătoare și cu atâta forță, încât a ricoșat înapoi la Mays, care a prins-o și a aruncat-o apărătorului de la baza întâi, crezând că fusese respinsă de băta lui Chapman. După care toată lumea a realizat ce nenorocire se întâmplase. Chapman, rănit grav, a scăpat băta de baseball din mână și, amețit, a încercat să se ducă spre baza a doua, dar se îndrepta mai degrabă spre vestiare. După câțiva pași, l-au lăsat picioarele și a căzut grămadă la pământ. A fost dus la Spitalul St. Lawrence, unde a murit a doua zi. Nu și-a mai recăpătat deloc cunoștința.

Despre acest incident Ruth nu a spus în autobiografia lui decât că a provocat atâtea resentimente în rândul jucătorilor de la Indians, încât Mays nu a mai fost lăsat să joace cu ei în anul acela. Chapman rămâne singurul jucător din liga întâi care a fost accidentat mortal pe terenul de joc.

Totuși, zona cea mai periculoasă a arenei o constituiau gradenele. În cel mai grav incident din istoria baseballului, în 1903, la Baker Bowl din Philadelphia, un zid din spatele tribunei în care se aflau suporterii s-a prăbușit dintr-odată și sute de oameni au căzut în stradă de la o înălțime de zece metri. Au fost 12 morți și 200 de răniți, mulți grav. În mod uluitor, pe același stadion a fost cât pe ce să se întâmple o catastrofă și mai îngrozitoare în primăvara anului 1927, cu o săptămână înainte de zborul lui Charles Lindbergh la Paris. În a șaptea repriză a unui meci între Philadelphia Phillies și St. Louis Cardinals de pe 14 mai, începând brusc să plouă – parte a aceleiași furtuni îndărătnice care îi obliga pe concurenții ce aspirau la zborul transatlantic să rămână la sol, în Long Island –, sute de suporterii care stăteau în gradene s-au grăbit să se adăpostească sub terasa unei tribune cu două niveluri din dreptul bazei întâi. În repriza anterioară, cei de la Phillies înscriaseră opt run-uri la rând, lucru atât de rar la Philadelphia, încât suporterii fuseseră cuprinși de frenezie și, probabil din cauză că s-au apucat să sară în sus de bucurie, structura veche și fragilă a început să cedeze. Acum, apăsată de greutatea suplimentară a încă vreo câteva sute de oameni, tribuna a început să geamă prelung și jalnic, după care s-a prăbușit brusc, spectaculos. Ca prin minune, nu a murit nimeni pe loc, deși un litograf de 50 de ani pe nume Robert Haas a fost călcat în picioare în panica ce a urmat. 50 de oameni au fost răniți suficient de grav ca să aibă nevoie de spitalizare, însă toți în afară de doi au fost externați în mai puțin de 24 de ore. În toată istoria sportului american nu a mai existat o catastrofă atât de spectaculoasă și în același timp atât de îndurătoare.

Exista un motiv simplu, deși nu tocmai nobil pentru delăsarea care marca de atâția ani Baker Bowl și multe alte arene mai vechi: finanțele. Baseballul era o instituție prețuită, dar o investiție proastă. Principala problemă era că partidele de baseball se jucau în timpul zilei, când majoritatea oamenilor erau la serviciu. În multe orașe – la Boston până în 1929, la Pittsburgh și Philadelphia până în 1933 – nu erau permise meciuri duminică, așa că multe echipe aveau la dispoziție o singură zi pe săptămână, sâmbăta, în care puteau spera să atragă un număr mare de spectatori. Chiar și echipele de top jucau adesea în fața unor tribune pe jumătate goale. Yankee Stadium a bătut toate recordurile de audiență cu un public de peste 70.000 de spectatori (dintre care mulți stăteau în picioare) la inaugurarea sa, pe 18 aprilie 1923, dar în ziua următoare nu au mai venit decât 12.500 de oameni. În total, în anii 1910, la meciurile de baseball din liga întâi asistau în medie cam 4.000 de spectatori. Terenurile de baseball erau adesea destul de tăcute pe vremea lui Ruth.

Exceptând un anumit procent din concesiuni și profiturile obținute din meciurile amicale, echipele nu prea aveau alte surse de venit în afară de banii obținuți din vânzarea biletelor, cu care trebuiau să acopere o groază de cheltuieli – salarii, cantonamente, transport, uniforme și echipamente, personalul de la vestiare, o rețea de vânzători de talente și arena proprie. Aceasta din urmă putea fi înfiorător de scumpă. În 1913, Charles Hercules Ebbets, patronul echipei Dodgers, a cheltuit 750.000 de dolari – cam cât costa o clădire mare de birouri din Manhattan – ca să construiască Ebbets Field din Brooklyn, după care și-a petrecut toată viața încercând în zadar să-l umple. În ziua în care Lindbergh a decolat spre Paris, de exemplu, la meciul echipei Dodgers au asistat mai puțin de 4.000 de spectatori, cifră care nu prea era depășită nici măcar într-un an bun. La meciurile altor echipe, ca St. Louis Browns, care nu au avut niciun an bun, asistau uneori în medie doar aproximativ 1.500 de spectatori. Mare minune că multe echipe au rezistat atât!

În mod surprinzător, omul care a făcut mai mulți bani din baseball decât aproape oricine altcineva a fost un antreprenor englez pe nume Harry Stevens, care a venit în America în tinerețe, pe la începutul secolului, s-a îndrăgostit lulea de baseball și a avut cea mai bună idee din viața lui – că suporterilor s-ar putea să le placă o gustare caldă în timpul meciului. A experimentat cu diferite combinații de sandviciuri calde și a descoperit că un cârnat servit într-o chiflă rămâne cald mai mult timp decât orice altceva a

mai încercat. A obținut drepturile de a-și vinde așa-numiții red hots la Polo Grounds și afacerea lui a început să meargă ca pe roate aproape instantaneu. Caricaturistul Tad Dorgan a botezat produsele lui Stevens „hotdogi”, lăsând să se înțeleagă, în glumă, care ar fi fost principalul lor ingredient. Lui Stevens i-a plăcut foarte tare această denumire, iar în anii '20 hotdogii erau omniprezenți deja la meciurile de baseball din toată țara și Stevens obținuse concesiunea drepturilor de a-i vinde pe toate cele trei stadioane din New York și pe altele, tocmai până la Chicago. În plus, patronii celor mai multe cluburi de baseball nu puteau decât să viseze că vor ajunge vreodată la fel de bogat ca el.

Disperați, unii patroni încercau să facă economie în moduri care adesea îi puneau într-o lumină ridicolă. La majoritatea arenelor, de pildă, se cereau cu insistență înapoi mingile rătăcite în tribune. Câțiva patroni mai luminați, ca Barney Dreyfuss de la Pittsburgh Pirates, îi lăsau pe suporterii să păstreze mingile ca survenire, dar alții își apărau cu ferocitate ceea ce considerau a fi un important drept de proprietate. Situația a atins punctul critic în 1923, la Baker Bowl, în Philadelphia, când un băiețel de 11 ani pe nume Robert Cotter a prins o minge rătăcită în tribune și a refuzat s-o înapoieze. Când s-a descoperit că nu avea bilet, ci se strecurase înăuntru clandestin, managerii echipei au cerut ca micul Cotter să fie arestat și acuzat de furt. A petrecut o noapte în închisoare, iar a doua zi l-au târât în fața unui judecător. Acesta, spre marea încântare a întregului oraș, a hotărât că i se pare perfect normal ca un copil să vrea să păstreze o minge lovită în afara teritoriului de joc – mai ales că micul Cotter o prinsese cu mare măiestrie. După asta, s-a renunțat cam peste tot la ideea de a cere înapoi mingile rătăcite în tribune.

Rezultatul paradoxal al tuturor acestor lucruri a fost că pe vremea când a intrat în joc Babe Ruth baseballul era extraordinar de popular, dar periculos de neprofitabil – iar acest lucru era valabil mai ales în cazul echipei New York Yankees. În 1914, anul în care Ruth a ajuns la Red Sox, în lumea baseballului s-a aflat că echipa Yankees era de vânzare, dacă o voia cineva. Nu era o propunere prea tentantă. Echipa nu avea nici măcar un singur jucător cu adevărat talentat, de obicei termina pe la coada clasamentului, spectatori nu veneau prea mulți la meciurile ei și nici măcar nu avea un teren propriu. Juca pe arena echipei Giants, pe Polo Grounds. Până nu demult acești jucători nici măcar nu avuseseră un nume bine determinat – lumea le spunea ba Highlanders, ba Hilltoppers, ba Americans.



Patronii echipei Yankees, William S. Devery și Frank J. Farrell, l-au rugat pe John McGraw, antrenorul echipei New York Giants, să-i ajute să-și găsească un client. McGraw i-a abordat pe doi bărbați pe care nu îi cunoștea dinainte, dar care erau mare fani ai baseballului: un magnat al berii din New York, Jacob Ruppert, și un afacerist din Ohio care purta falnicul nume Tillinghast L'Hommedieu Huston. Însă Huston, din păcate, nu era nici atât de exotic și nici măcar atât de interesant cum ne-am aștepta, dacă ar fi să ne luăm după numele lui. Născut în 1866, cu un an înainte de Ruppert, crescuse într-o familie din clasa mijlocie, în Cincinnati, devenise inginer și făcuse avere ajutând la reconstrucția Cubei după Războiul Hispano-American. Îi plăcea să tragă la măsea, era cam nătâng, tot timpul vesel și îi plăcea la nebunie baseballul. Cam asta era tot ce se putea spune despre el.

Ruppert, în schimb, era un personaj mai complex. Descendent al unei familii bogate care făcea afaceri cu bere, a crescut într-un conac întortocheat din enclava americanilor de origine germană Yorkville, în Upper East Side, Manhattan – același cartier în care s-au născut, deși în familii mai modeste, Lou Gehrig și frații Marx –, nu departe de mirosul de drojdie al fabricii de bere Ruppert, cea mai mare din țară, care ocupa un spațiu enorm între străzile Ninetieth și Ninety-Third. Producea berile Knickerbocker, Ruppert și Ruppiner, care, deloc întâmplător, se vindeau foarte bine la meciurile de baseball.

Jacob Ruppert era un tip cam ciudat și singuratic. Locuia singur în conacul mare al familiei lui, unde avea cinci servitori. A fost kongresmen timp de patru mandate, din 1899 până în 1907, din partea Partidului Democrat, dar după aceea se pare că și-a pierdut interesul față de politică. Vorbea cu accent nemțesc – lui Ruth îi spunea „Rut”, de pildă –, ceea ce era un pic deconcertant, pentru că trăise toată viața în America, la fel ca părinții lui. Colecționa obiecte de jad și de ceramică, cărți, câini, cai și lucrări de artă, având, se spunea, și „cea mai frumoasă colecție de maimuțele din America”. Deși el personal nu prea avea spirit de aventură, îi plăceau tare mult explorările și în 1933 avea să sponsorizeze o expediție condusă de Richard Byrd în Antarctica. Cea mai surprinzătoare plăcere vinovată a lui Ruppert era că mai avea o casă în Garrison, New York, unde păstra un altar închinat mamei sale – mai exact, o cameră unde era tot ce i-ar fi trebuit acesteia dacă s-ar fi întors la viață. Poate că asta explică într-o anumită măsură de ce nu s-a însurat niciodată.

Averea și pasiunea pentru baseball erau cam tot ce aveau în comun Ruppert și Huston. În ciuda acestor neajunsuri, în ultima zi a anului 1914 Ruppert și Huston au plătit fiecare câte 225.000 de dolari, împărțindu-și în mod egal acțiunile echipei Yankees – o sumă uriașă, având în vedere că Devery și Farrell plătiseră 18.000 de dolari cu doar un deceniu înainte. McGraw era în culmea fericirii – și avea și de ce. Pentru orice observator imparțial, Ruppert și Huston erau niște idioți.

După cum s-a dovedit, nu ar fi putut găsi un moment mai prost pentru a cumpăra o echipă de baseball. În următorii ani baseballul din liga întâi a fost urmărit de ghinioane. Mai întâi, concurența reprezentată de Liga Federală a diminuat drastic veniturile. Numărul de spectatori de la meciurile Ligii Americane și Ligii Naționale a scăzut cu un sfert în cei doi ani cât a existat Liga Federală. Apoi intrarea Americii în Primul Război Mondial a rărit și mai mult spectatorii. A urmat pandemia de gripă spaniolă din 1918, care a omorât milioane de persoane din toată lumea și multora le-a pierit cheful de a se mai aduna în locuri publice. În același timp, președintele Woodrow Wilson a anunțat că în 1918 sezonul ligii întâi va fi redus la doar 130 de meciuri, pentru a încuraja efortul de război. În acel an numărul total de spectatori a fost de doar trei milioane – o scădere cu 50% față de cifra înregistrată cu zece ani în urmă. În fine, în 1919, Congresul a introdus Legea Volstead, care declara că va începe Prohibiția în ianuarie 1920. Asta însemna că la meciurile de baseball nu avea să se mai vândă bere, eliminându-se o sursă de venit esențială.

Multe echipe abia reușeau s-o scoată la capăt. Niciun patron nu era într-o situație mai dificilă decât Harrison Herbert Frazee de la Boston Red Sox, care avea să devină curând faimos. Harry Frazee era un impresar foarte teatral, dar și el iubea baseballul, iar în 1916, împreună cu un partener pe nume Hugh Ward, a cumpărat echipa Red Sox – pe atunci cea mai bună echipă de baseball. Au plătit un milion de dolari, cu mult mai mult decât își permiteau. În scurt timp Frazee și Ward se chinuiau din răspuțeri să ramburseze banii pe care îi împrumutaseră.

În prima săptămână din ianuarie 1920, riscând să nu mai aibă cu ce să-și plătească datoriile, Frazee a făcut ceva care i-a obsedat pe suporterii echipei Red Sox până la sfârșitul secolului: l-a vândut pe Babe Ruth celor de la Yankees pentru 100.000 de dolari în numerar și un împrumut de 350.000 de dolari. Deși istoria nu prea menționează asta, un lucru la fel de devastator

pentru echipă a fost acela că Frazee le-a vândut celor de la Yankees încă 16 jucători între 1918 și 1923. Yankees l-au cumpărat chiar și pe antrenorul lui, Ed Barrow. Într-un anumit sens, franciza Red Sox s-a mutat la New York. Până la urmă Frazee a vândut tot în 1923. Întâmplarea a făcut ca și Huston să-i vândă partea sa lui Ruppert în același an.

Și mai puțin trecut cu vederea de istorie a fost momentul în care a fost vândut Ruth. Nu este câtuși de puțin o coincidență că New York Yankees l-au cumpărat pe Babe Ruth în aceeași lună în care a intrat în vigoare Prohibiția. La acel moment, Jacob Ruppert risca să-și piardă fabrica de bere trei săptămâni mai târziu. Avea nevoie urgent de altă sursă de venit. Acum avea să afle dacă era cu adevărat posibil să se îmbogățească din faptul că era patronul unei echipe de baseball și avea s-o facă mizând aproape totul pe cel mai strălucit, mai încăpățânat, mai indisciplinat, mai simpatic, mai original și mai răutăcios individ care a îmbrăcat vreodată echipamentul de baseball.

Avea să fie o adevărată aventură.

## Capitolul 9

Înainte ca Babe Ruth să schimbe totul, un homerun în baseball era o reușită destul de rară. Pe John Franklin Baker de la Philadelphia Athletics posteritatea l-a poreclit „Homerun” Baker nu pentru că ar fi înscris o mulțime de homerun-uri, ci pentru că la Campionatul Mondial din 1911 a înregistrat homerun-uri cruciale în două meciuri la rând. În restul timpului Baker nu prea avea astfel de realizări – a marcat numai două în tot sezonul din 1910, de pildă. Chiar și așa, era unul dintre cei mai buni jucători la bătaie, iar porecla „Homerun” Baker nu i se părea nimănui deplasată.

În epoca „mingii moarte”, cum e numită de obicei perioada de dinainte de 1920, echipele nu urmăreau să lovească mingea ca din pușcă sau să înscrie puncte unul după altul într-o veselie, ci construiau run-uri „științific”, jucând câte o minge pentru a plasa jucători în bază prin toate mijloacele posibile – lovind mingea ușor, avansând la prima bază sau folosind alte strategii care mergeau răbdător din aproape în aproape. Jucătorii din unele echipe chiar se lăsau loviți de cei care aruncau mingea. Scorurile tindeau să fie mici, dar strânse.

Toate acestea aveau un motiv întemeiat. Nu e ușor să nimeriți o minge de baseball, iar din multe puncte de vedere pe vremea lui Babe Ruth era mai

greu decât astăzi. O minge de baseball lansată cu o viteză de 145 de kilometri pe oră izbește mânășă jucătorului de la prindere la patru zecimi de secundă după ce se desprinde din mână celui care o aruncă, ceea ce, evident, nu prea îi lasă prea mult timp de gândire jucătorului aflat la bătaie. Mai mult decât atât, ca să intercepteze mingea, cel de la serviciu trebuie să înceapă balansul bătei la 0, 2 secunde, când mingea încă nu a ajuns la el. Dacă traiectoria mingii aruncate este curbă, aproape toată deviația sa abia urmează. Jumătate din aceasta se va manifesta abia pe ultimii 4, 5 metri. Dacă aruncarea este de alt tip – o aruncare rapidă, una care încetinește pe parcurs sau una cu deviație, să spunem –, mingea va ajunge cu câteva fracțiuni de secundă mai devreme sau mai târziu și la o înălțime mai mare sau mai mică. Din cauza frecării, mingea își va micșora viteza cu vreo opt kilometri pe oră în scurtul său zbor după ce este lansată de mână aruncătorului. Pe vremea lui Babe Ruth, jucătorii defensivi aveau și un avantaj, și anume că zona din care aruncau mingea avea o înălțime de 38 de centimetri, nu de 25, ca astăzi. Și asta contează.

Așa că jucătorul aflat la bătaie, în această fracțiune de secundă absurd de fracționară care îi este alocată ca să ia decizii, trebuie să calculeze toate aceste variabile, să estimeze locul și momentul în care mingea va trece pe deasupra bazei-casă și să se asigure că băta lui este plasată la fix pentru a o intercepta. Chiar și cea mai mică eroare de calcul, tocmai lucrul pe care contează cel ce aruncă mingea, va avea ca rezultat o minge lovită în afara terenului de joc, una prinsă în zbor de un adversar în spatele liniilor de margine sau altă formă de greșeală. E suficient de dificil chiar și numai să nimerești mingea cu băta – de asta până și cei mai buni jucători dau greș de aproape șapte ori din zece –, dar, ca să lovești mingea cu putere, trebuie să dai dovadă de o încredere nestrămutată.

Tocmai asta a făcut Babe Ruth ca nimeni altul până la el. Ruth folosea o ditamai băta de baseball – cântărea un kilogram și jumătate – și o apuca de capătul rotunjit, ceea ce îi intensifica mișcarea ca de bici atunci când lovea. Rezultatul era o combinație de forță și sincronizare atât de precisă și de nimicitoare, încât genera 8.000 de livre-forță (niște oameni de știință chiar au măsurat asta într-un laborator) și, într-o miime de secundă – cât durează contactul –, printr-o minune a fizicii, transforma glonțul care venea spre el sfârșind cu 145 de kilometri pe oră într-un sferoid lansat spre cer cu 175 de kilometri pe oră.

Mingea lovită de el se ducea ca din pușcă. Era o imagine hipnotizantă și rară – iar acum apăruse un tip care putea face asta la ordinea zilei. Homerun-urile lui Babe Ruth nu numai că erau mai dese, ci și extrem de impresionante. Nimeni nu mai văzuse pe cineva care să trimită mingea de baseball atât de sus și atât de departe.

„În timpul antrenamentelor jucătorii de la Cleveland lăsau baltă tot ce făceau și se uitau la el cum lovește mingea”, își amintea peste vreo 70 și ceva de ani, într-un interviu luat de Sports Illustrated, Willis Hudlin, un aruncător care pe atunci juca la Indians. „Băieții nu făceau asta decât atunci când lovea el”.

Niciun jucător nu a mai făcut vreodată sportul acesta atât de palpitant. Atunci când venea Ruth la bătaie, întreaga arenă amuțea. „Până și vânzătorii ambulanți de alune încetau să-și laude marfa și se întorceau ca să privească”, nota un observator. Când Ruth era la serviciu, după cum spunea Marshall Smelser într-o biografie din 1993, meciul se transforma într-o întrecere în care „își măsurau forțele doi oameni, nu 18”.

În 1920, primul lui an la Yankees, Ruth a realizat 54 de homerun-uri – mai multe decât orice altă echipă din liga întâi. Avea o medie a înscrierilor de O, 376 și era pe primul loc în ligă la zece categorii în ceea ce privește atacul. Era aproape imposibil să-ți închipui că ar putea cineva să aibă un an mai bun decât atât – sau, că tot veni vorba, unul mai nimerit. În 1920 baseballul era zguduit de cel mai mare scandal din acest domeniu, blatul echipei „Black Sox” din Chicago la campionatul mondial din 1919, pus la cale de un grup de jucători de la White Sox care, atunci când au fost dați în vileag, au subminat serios încrederea oamenilor în acest sport. Loviturile colosale ale lui Ruth au fost cea mai mare distragere a atenției din istoria sportului. El nu doar a schimbat radical acest sport, ci foarte probabil chiar l-a salvat.

Deși era greu de crezut, în 1921 Ruth a avut un an și mai bun decât 1920. A realizat 59 de homerun-uri – o cifră atât de mare, încât nu poate fi caracterizată de niciun adjectiv – și a înscris mai multe run-uri, a avut mai multe lovituri lungi și a atins mai multe baze decât orice alt jucător până atunci. Era pe locul întâi în ligă la numărul de run-uri realizate și de avansări la bază și avea a treia medie a înscrierilor, O, 378, suflându-le în ceafă lui Harry Heilmann și Ty Cobb. De asemenea, Ruth a furat 17 baze și a dus echipa Yankees în primul campionat al ligii. Era cel mai bun sezon pe care îl avusese vreodată un jucător.

În mod curios, Babe Ruth nu era singurul care înscria homerun-uri cu duiumul la începutul anilor '20. Brusc, zburau peste tot mingi aruncate în afara terenului. Din 1918 până în 1922, homerun-urile din Liga Americană au avut un traseu neașteptat de impresionant, după cum arată sinteza de mai jos:

1918 – 96  
1919 – 240  
1920 – 369  
1921 – 477  
1922 – 525

În liga întâi, în ansamblu, numărul total de homerun-uri a crescut de la 235 în 1918 la peste o mie în 1922 – o cvadruplare în doar patru ani, ceva nemaiauzit până atunci. Așadar, ce s-a întâmplat? Ei bine, o mulțime de lucruri.

În primul rând, după moartea lui Ray Chapman, arbitrii au fost instruiți să aibă grijă ca mingea să fie mereu vizibilă în timpul meciurilor. Jucătorii de la aruncare nu mai aveau voie să murdărească mingea cu țărână și salivă cu tutun, făcând-o aproape invizibilă în reprizele care aveau loc mai târziu. Liga întâi a interzis și așa-numitele spitballs. Umezirea unei porțiuni a mingii cu salivă (sau cu unsoare, cu zeamă de tutun, cu vaselină sau cu oricare din cele câteva zeci de alte substanțe folosite în acest scop) crea un dezechilibru care făcea mingea să aibă o traiectorie înșelătoare și imprevizibilă, cam cum se întâmplă astăzi la aruncările numite knuckleball, când mingea e „împinsă” din degete, dar cu diferența că spitballs puteau fi aruncate cu putere.

Fiecare aruncător care umezea mingea prefera o anumită substanță. Eddie Cicotte de la Chicago White Sox folosea parafină, care avea mult efect, deși era mare minune că nu se intoxica până la sfârșitul celor nouă reprize. Echipele-gazdă nevoite să primească astfel de mingi încercau uneori să-i descurajeze pe adversarii aflați la aruncare mânjind mingile folosite la acel meci cu ulei de muștar, tinctură de ardei sau alte surprize iuți, care măcar le ofereau jucătorilor din echipa-gazdă ocazia de a se distra, chiar dacă numărul mingilor pe care le nimereau nu creștea.

După sezonul din 1919 interdicția de a folosi spitballs le-a fost impusă tuturor, în afară de 17 aruncători a căror carieră depindea de asta. Acestora avea să li se permită să arunce mingea în acest fel până când se retrăceau.

Ultimul care a practicat acest tip de aruncare în mod legal a fost Burleigh Grimes, care s-a retras în 1934. Cât despre Babe Ruth, el credea că, dacă nu se interzicea aruncarea mingilor umezite, niciun jucător aflat la bătaie nu putea risca loviturile puternice necesare pentru un homerun.

Totuși, cea mai importantă schimbare a fost că mingea însăși a devenit mai dinamică – deși este surprinzător de greu de spus cu exactitate când, de ce și în ce măsură s-a întâmplat asta.

Se încerca de mult să se realizeze o minge de baseball mai robustă și mai rezistentă. Ben Shibe, copatron al echipei Philadelphia Athletics și producător de articole sportive, care își începuse originala carieră în industria pielăriei și deci se pricepea la produsele care aveau cusături, își petrecea de mulți ani timpul liber încercând să facă o minge de baseball mai bună. În 1909 a inventat mingea care avea plută la interior. Umpluturile de plută erau mai ușoare decât cele de cauciuc, ceea ce însemna că mingile aveau nevoie de mai multă sfoară, răsucită mai strâns, pentru a obține greutatea și circumferința regulamentare. Aproape toată lumea era de acord că noua minge a lui Shibe era mult mai dinamică. Loviturile păreau mai precise, mai ales în reprizele finale, când mingile deveneau de obicei spongioase. Apoi, la ceva timp după terminarea războiului – nici de data asta nu se știe exact când –, asociatul lui Shibe, A.J. Reach, a început să importe lână de calitate superioară din Australia, care era și mai flexibilă și putea fi răsucită strâns în jurul plutei ușoare ca fulgul. Rezultatul a fost așa-numita rabbit ball.

Interesant este că Reach a negat cu înverșunare că noua minge ar fi mai dinamică, obținând dovezi de la Biroul american de Standarde care demonstau că mingea nu era nici mai săltăreață, nici mai puțin săltăreață decât cele anterioare. Totuși, majoritatea jucătorilor erau de altă părere. „Era o mare diferență între mingea care se folosea când am început eu și acea rabbit ball care ni s-a dat acum câteva sezoane”, i-a spus Walter Johnson unui reporter în vara anului 1927. „Mingea asta zboară cu o viteză mult mai mare decât aia de dinainte atunci când este lovită”.

Deși numărul de homerun-uri a crescut în general, nimeni nu s-a apropiat de recordurile lui Ruth. În 1920, când Ruth a realizat 54 de homerun-uri, niciun alt jucător nu a mai înscris nici măcar 20. În 1921, următorii doi dintre cei mai buni jucători ofensivi au înscris împreună cu 11 homerun-uri mai puțin decât cele 59 ale lui Ruth. În iulie 1921, al doilea an de când juca exclusiv în ofensivă, Ruth realizase deja 139 de homerun-uri,

mai multe decât înscrisese până atunci vreun jucător în toată cariera sa. „Prezența sa la bătaie este atât de captivantă, de pitorească și de ostentativă și fiecare mișcare și apariție ale lui sunt atât de încântător de melodramatice, încât, din punctul de vedere al privitorului, este un succes chiar și atunci când dă greș”, scria un observator. Chiar și mingile lovite de el care erau prinse din zbor de adversari erau senzaționale, lansate adesea așa de sus, încât el trecea deja fără prea mult efort de baza a doua înainte ca mingea să aterizeze în mânășă vreunui apărător din zona de bătaie.

În primul an al lui Babe Ruth la New York, numărul de spectatori de la meciurile echipei Yankees a ajuns mai mult decât dublu, atingând 1.289.000, chiar dacă echipa a terminat pe locul al treilea. Giants nu atrăseseră niciodată un milion de suporterți într-un singur an. Acum Yankees nu mai scădea deloc sub acest nivel. John McGraw a fost așa de ofensat de devierea lui Ruth de la principiile baseballului „științific” și așa de invidios pe succesul celor de la Yankees, încât le-a cerut să părăsească Polo Grounds și să-și caute alt teren pe care să joace. În 1922, Jacob Ruppert a început să construiască Yankee Stadium – cea mai mare arenă de baseball de la vremea aceea. L-a amplasat într-un loc ales cu grijă, ca să se vadă de pe Polo Grounds al lui McGraw. La final, acesta a costat 2, 5 milioane de dolari și era cu 50% mai mare decât orice arenă de baseball de până atunci. Încă din ziua inaugurării sale a fost poreclit „Casa construită de Ruth”.

Babe Ruth a devenit mai celebru decât orice sportiv de până atunci. La el, spunea scriitorul Paul Gallico, totul părea impunător – „statura, căpățâna lui imensă încadrată de bucle negre ca pana corbului, nasul borcânat care i se lătea pe toată fața”. Nu era el prea chipeș, dar avea un farmec irezistibil. Cum spunea prietenul și coechipierul său Waite Hoyt, „N-am mai văzut așa om. Și dacă nu s-ar fi apucat niciodată de baseball, dacă ai fi trecut pe lângă el pe Broadway fără să-l cunoști, tot ai fi întors capul după el”.

Ruth a devenit celebru exact la momentul potrivit. A coincis exact cu apariția tabloidelor, a filmelor cu jurnale de știri, a fanzinelor și a radioului – toate acestea fiind rotițe vitale în noua cultură a celebrității – și, odată cu sosirea lui la New York, a aterizat în centrul vibrant al lumii mass-mediei. Unele ziare au început să publice zilnic o rubrică intitulată „Ce a mai făcut Babe Ruth astăzi”. Atunci când Babe Ruth și-a operat un mont, toată presa națională a scris despre asta. Însă interesul față de el nu se limita la paginile sportive. Apărea pe copertele a zeci de reviste care nu aveau nicio legătură



cu baseballul, de la Hardware Age până la Popular Science. The Literary Digest i-a publicat o scurtă schiță biografică scrisă în termeni admirativi, ca și The New Yorker la scurt timp după ce s-a lansat. Niciun sportiv nu mai atrăsese vreodată atât de mult atenția lumii până atunci.

A ajuns să fie considerat un soi de zeu. În 1921, un grup de profesori de la Columbia University l-au conectat la tot felul de aparate și la ceva ce se numea cronoscop Hipp, l-au supus unei baterii de teste fizice și mentale și au declarat că așa un om este „unul la un milion” în ceea ce privește reflexele, vederea, auzul și „stabilitatea nervoasă”. A obținut chiar cu 10% peste scorul normal la testul de inteligență – lucru cu care se lăuda, mândru nevoie mare, oricui era dispus să-l asculte.

Oamenii îl iubeau – nu exagerez deloc când spun asta – și aveau și de ce. Era un om de treabă și generos, mai ales cu copiii, și înduioșător de simplu. Când i-a fost prezentat președintelui Coolidge, într-o zi toridă, pe Griffith Stadium din Washington, Ruth și-a șters fața de sudoare cu o batistă și a zis: „E cald în draci, nu, dom președinte?”. La o petrecere s-a referit la amfitrioni cu apelativul „gazda și găzdoiul”. Dar în același timp avea și umor. Odată, când un agent de circulație i-a strigat: „Hei, asta e o stradă cu sens unic!”, Ruth i-a răspuns: „Dar eu nu merg decât într-un singur sens!”. Ziaristul sportiv Red Smith a ajuns să fie convins că Ruth are o minte brici – care îmbina perspicacitatea cu simplitatea și inocența cu o intuiție pătrunzătoare. „Avea, în felul lui aparte, o minte sclipitoare”, insista el.

Cei care îl cunoșteau se cam îndoiau de asta, căci creierul lui Ruth cam dădea rateuri. Nu reținea numele, de pildă. Atunci când Waite Hoyt, prietenul lui cel mai apropiat, a plecat la Detroit Tigers, după ce jucase în aceeași echipă cu Ruth timp de 11 ani, acesta i-a spus la despărțire: „Ai grijă de tine, Walter”. Nici replici nu era în stare să învețe pe de rost. La un moment dat au încercat din răspuțeri să-i bage în cap următoarea frază, pe care trebuia s-o spună pe postul național de radio: „Cum spunea cândva ducele de Wellington, bătălia de la Waterloo a fost câștigată pe terenurile de sport de la Eton”. Când să rostească replica, lui Ruth i-a scăpat porumbelul pe gură: „Cum spunea cândva Duke Ellington, bătălia de la Waterloo a fost câștigată pe terenurile de sport de la Elkton”.

Extravaganța lui era legendară. Odată, într-o deplasare, a schimbat 22 de cămăși de mătase în trei zile, pe care i le-a făcut cadou cameristei la plecare. În Cuba, a pierdut 26.000 de dolari la o singură cursă de cai și 65.000 în câteva zile. „Angajatorii lui au fost nevoiți să pună detectivi să-l urmărească

pentru a-l proteja de el însuși și de escroci, șantajști, binevoitorii care oferă ponturi pentru pariurile la curse, amatorii de jocuri de noroc și tinerele nu tocmai bine intenționate”, nota The New Yorker în 1926. Deși era bogat, adesea nu avea banii lichizi necesari ca să-și plătească impozitele pe venit; la fel s-a întâmplat și în 1927, când datorită lui Ruppert a devenit cel mai bine plătit jucător de baseball din istorie. De-a lungul carierei sale, după propriile estimări, a pierdut sau a aruncat pe fereastră mai mult de un sfert de milion de dolari.

Coechipierii săi încercau și ei cum puteau să-l mai ajute, făcând cu rândul ca să-i verifice corespondența și să-l anunțe dacă era ceva important. „Ruth avea 24 de secretare”, remarca la un moment dat Hoyt. Doc Woods, antrenorul echipei, a găsit odată în niște plicuri aruncate de Ruth cecuri în valoare de 6.000 de dolari. În plus, Woods semna adesea mingi de baseball și fotografii cu numele lui Ruth – se spune că ar fi plastografiat 10.000 de semnături într-un singur an.

Toată lumea se minuna încontinuu de apetitul lui sexual și culinar, ce părea gargantuiesc. Marshall Hunt, jurnalist sportiv la New York Daily News, povestea cum, în turnee, umblau în căutarea unor restaurante care aveau în meniu pui. „De fapt”, a zis Hunt, „Babe încerca să găsească o combinație avantajoasă de mâncare de pui și puicuțe – și avea parte de așa ceva mai des decât ați crede”.

Indiscrețiile sale duceau adesea la complicații. Fred Lieb (jurnalistul sportiv de la New York Evening Telegram care a botezat Yankee Stadium Casa construită de Ruth) l-a văzut odată pe Ruth într-un tren din Shreveport, Louisiana, urmărit de o femeie (despre care se zicea că ar fi fost soția unui legislator din acel stat) care avea un cuțit în mână. Ruth și-a scăpat pielea doar sărind din tren și urcând înapoi fix în momentul când acesta pleca. Altă dată a tulit-o „aproape dezbrăcat” dintr-un hotel, fugărit de un soț încornorat cu un pistol în mână. Când cineva l-a întrebat pe Ping Bodie, coechipierul lui de la Yankees, cum e să împartă camera cu Ruth, Bodie a răspuns: „Nu știu. Eu împart camera cu valiza lui”.

De la un an la altul, Ruth a început să tragă tot mai des la hoteluri mai scumpe decât restul echipei, pe cheltuiala lui. Acolo se întreținea cu oricine trecea să-l vadă. La un moment dat Waite Hoyt a numărat 250 de oameni care au trecut prin apartamentul său într-o singură seară. De multe ori Ruth nici măcar nu îi cunoștea pe cei care îl vizitau. E celebră întâmplarea de la o petrecere din camerele sale de la Book Cadillac Hotel din Detroit când Ruth

s-a urcat în picioare pe un scaun și a strigat: „Toate damele care nu vor să și-o pună sunt poftite să se care”.

Dacă nu găsea cu cine să facă sex, se mulțumea să mănânce. Marshall Hunt se jură că l-a văzut odată pe Ruth înfulecând 18 hotdogi la o masă. Mai mulți martori au povestit că l-au văzut comandându-și la cină câte două porții din toate – două fripturi de vită, două mormane de cartofi prăjiți, două salate, două felii de plăcintă cu mere și înghețată –, iar peste șase ore s-a întors și a mâncat exact la fel; între mese a mai ciugulit opt hotdogi și a băut șase sticle de suc acidulat. „Măiculiță, mare mâncău mai era!”, i-a spus coechipierul său Harry Hooper lui Lawrence Ritter în *The Glory of Their Times*. De-a lungul carierei sale, s-a calculat că Ruth se îngrășase și slăbise două tone și jumătate.

În general, a scăpat destul de ieftin, în ciuda stilului său de viață năvalnic, dar, când o comitea, o comitea spectaculos. Anul 1922 a fost îngrozitor pentru el. A fost suspendat de cinci ori pentru tot felul de probleme de comportament și din cauza asta a ratat în total cam o treime din sezon. Se ciondănea întruna cu managerul lui, răbdătorul Miller Huggins. Odată, când Huggins i-a criticat pe Ruth și pe coechipierul său Bob Meusel pentru că sunt indisciplinați și nu mai dau randament, Ruth l-a luat pe sus pe mărunțelul Huggins, l-a dus pe platforma din spate a vagonului deschis și l-a ținut cu capul în jos deasupra șinelor până când și-a retras cuvintele. După moartea lui Huggins, una dintre surorile sale a afirmat că Ruth îi mâncase cinci ani din viață.

În iarna anului 1922, la un banchet care ar fi trebuit să fie în cinstea lui, Jimmy Walker, care în curând avea să devină primarul New York-ului – un tip care știa cu ce se mănâncă traiul îmbelșugat –, l-a criticat public pe Ruth, spunând că este „un mare sportiv, dar și un mare prost”. Zicea că Ruth dezamăgise pe toată lumea comportându-se ca un moșic în sezonul acela. Apoi Walker a continuat:

*Iar mai rău, cel mai rău este că i-ai dezamăgit pe copiii din America. Pe tot cuprinsul Americii, pe orice maidan unde copiii joacă baseball, ba chiar și în spitale, unde copiii schilozi visează să-și miște trupușoarele slăbuțe și strâmbe, dar n-or să mai aibă parte de asta niciodată – toți se gândesc la tine, la eroul lor. Toți te admiră, te venerază. Și după aia ce se întâmplă? Tomi băutură în tine și îți bați joc de trupul tău nemaipomenit... Copiii și-au văzut idolul distrus și visurile spulberate.*

Ruth deja plângea de mama focului – dar ce era mai rău abia urma. În seara aceea, pe când pleca de la dineu, i s-a prezentat o citație în numele unei anume Dolores Dixon din Brooklyn, care îl acuza că ar fi tatăl pruncului ei nenăscut. Situația era cu atât mai jenantă cu cât Ruth nu reușea să-și amintească dacă se culcase sau nu cu femeia aceea. Până la urmă, se pare că nu. „Dolores Dixon” s-a dovedit a fi un nume fictiv și femeia cu pricina nu a fost în stare să dea date sau locuri care să se potrivească cu deplasările lui Ruth. Procesul a fost suspendat, dar abia după ce Ruth fusese făcut de răs în ultimul hal.

În 1925 iar s-a dus totul de răpă. A ajuns în cantonament cu 18 kilograme în plus și s-a chinuit mult să-și reintre în formă. La începutul lunii aprilie, când, întorcându-se din cantonament, cei de la Yankees jucau o serie de partide amicale, Ruth a început să se simtă rău. Când echipa a ajuns la Asheville, el avea febră și era aproape incoerent. Când a coborât din tren, s-a prăbușit. Cum, evident, nu era în stare să joace într-un meci amical, Miller Huggins, antrenorul, i-a zis să plece la New York. La Grand Central Station a avut iar o criză, de data asta cu convulsii. A fost dus de urgență la spitalul St. Vincent.

Se zvonea că Ruth înfulecase prea mulți hotdogi. Episodul a ajuns să fie numit „durerea de burtă de care s-a aflat în toată lumea”. Spitalul a dat o declarație ciudat de vagă referitor la afecțiunea și tratamentul lui Ruth, ceea ce i-a făcut pe unii să presupună că era tratat pentru sifilis sau cine știe ce altă boală rușinoasă. Acum pare evident că, indiferent ce afecțiune avea Ruth, era acută și aproape sigur de natură gastrică. Ruth a stat la pat o lună, după care a avut nevoie și de scaun cu roțile vreo câteva zile. În total a stat în spital aproape șapte săptămâni. Când s-a întors în sfârșit la Yankees, avea o cicatrice nouă-nouă pe abdomen și era doar umbra celui care fusese odată: slăbise 34 de kilograme cât zăcuse bolnav, iar acum, la doar 81 de kilograme, era zvelt, dar slăbit – față de jovialul rotofei de 116 kilograme care fusese cu mai puțin de două luni înainte. În special picioarele i se subțiaseră foarte tare. Un martor spunea că arăta ca „o traistă de ovăz pe două scobitori”.

Dar și-a reluat aproape imediat vechile obiceiuri și în mai puțin de o lună era iarăși un hoplea durduliu. În august, Yankees au jucat dezastruos în deplasare și Ruth nu prea a contribuit cu nimic. S-a luat la bătaie de mai multe ori cu alți jucători din echipă. La St. Louis, după ce Ruth petrecuse toată noaptea în oraș, Huggins l-a penalizat cu 5.000 de dolari – o sumă

imensă, de două ori mai mare decât banii pe care îi câștigau unii jucători într-un an întreg – și l-a suspendat pe termen nedefinit. Ruth a făcut spume la gură, suduind de mama focului, dar până la urmă s-a mai dat pe brazdă și a fost reprimat în echipă. A obținut zece homerun-uri și o foarte respectabilă medie a înscrierilor de O, 345 în ultimele sale 29 de meciuri și nu a mai făcut niciun fel de probleme, însă deja era prea târziu. Yankees a încheiat sezonul pe penultimul loc, cu doar 69 de victorii și 85 de înfrângeri, iar numărul de spectatori a scăzut cu 700.000.

În 1926, ca de atâtea ori în cazul lui Ruth, și-a revenit. A urmat un program intensiv de fitness de șase săptămâni, a dat jos 18 kilograme de grăsime și și-a subțiat mijlocul cu aproape 22 de centimetri. Plus că a avut și un sezon bun: a realizat 47 de homerun-uri, a avut o medie a înscrierilor de O, 372 și a marcat 146 de puncte. Mai presus de toate, s-a cumințit cât de cât. Dar la campionatul mondial, într-un meci cu Cardinals, Ruth a încheiat anul cu un joc uimitor de prost gândit. Cu două încercări ratate în repriza a noua și Yankees în urmă la diferență de doar un punct, Ruth a avansat la prima bază și apoi – spre uluirea tuturor – a încercat să fure baza a doua. A fost eliminat la doar trei metri, punând astfel capăt meciului și făcându-le cadou celor de la Cardinals victoria în campionatul mondial. „Mda, cred că m-am cam pripit”, a recunoscut Ruth. Cam toată lumea era de părere că a fost una dintre cele mai proaste decizii de joc luate vreodată la Campionatul Mondial, anulând aproape tot ce făcuse bun în sezonul acela.

Așa că, la începutul anului 1927, Babe Ruth trebuia din nou să se reabiliteze. Dar acum nu avea să mai fie așa ușor. Avea aproape 32 de ani și suferea de hipotensiune, indigestie cronică și uneori respira cu dificultate. Nu mai era în floarea vârstei. Părea extrem de puțin probabil că va avea un an bun. Dar, în mod uimitor, avea să depășească toate așteptările. Anul acesta avea să rămână întipărit pentru totdeauna în memoria tuturor pasionaților de baseball.

## Capitolul 10

În vara anului 1927, de fiecare dată când Babe Ruth lipsea din locurile pe care le frecventa de obicei, îl găseai prin vreun cinematograf, așezat pe unul dintre locurile din centrul sălii, mai în față, cu fața lui lățăreată radiind de mândrie și încântare, urmărind un film intitulat Babe Comes Home, în rolurile principale fiind el însuși și actrița suedeză Anna Q. Nilsson.

Turnat în 22 de zile, în ianuarie, la studiourile First National Pictures din Burbank, California, filmul era groaznic din toate punctele de vedere. Nu s-a mai păstrat nicio copie a acestuia, așa că nu se știe cu siguranță care era intriga, dar se spune că ar fi fost oarecum inspirat din viața lui Babe Ruth, desigur, cu excepția faptului că în film nu mânca de parcă se băteau turcii la gura lui, nu înjura ca un birjar și nici nu făcea sex pe podea când îți era lumea mai dragă. În orice caz, filmul nu a avut succes. Marele hit al sezonului era o producție erotică intitulată Don Juan, în care starul hollywoodian John Barrymore reușea să depună nu mai puțin de 143 de săruturi pe buzele unor demoazele supuse – așa de multe, că mai târziu nu își mai amintea nimeni că filmul era și mai memorabil pentru că avea coloană sonoră. Deși în Don Juan se auzea doar muzică înregistrată în studio, nu și vocile actorilor – deci nu era propriu-zis un film „sonor” –, a apărut totuși cu câteva luni bune înainte de Cântărețul de jazz.

În Manhattan, un hit și mai mare era nu un film de lungmetraj, ci un jurnal de știri produs de Fox Movietone, care rula exclusiv la noul Teatru Roxy, despre plecarea lui Charles Lindbergh la Paris de pe aerodromul Roosevelt. Și acesta avea ceva nou legat de sunet. În lateralele sălii de cinema au fost instalate niște difuzoare și un tehnician priceput la sincronizare puneă o coloană sonoră înregistrată separat, astfel încât primele bolboroseli ale motorului și vuietul triumfător din final să se potrivească cu imaginile de pe ecran. Nu era tocmai o proiecție de înaltă tehnologie nici măcar pentru vremea aceea, dar aducea șase mii de spectatori de fiecare dată când rula.

În comparație cu acesta, Babe Comes Home era apă de ploaie. În plus, a fost lansat în cel mai prost moment posibil, pe 22 mai, a doua zi după sosirea lui Lindbergh la Paris, când toată lumea era exaltată de această ispravă nemaivăzută. Dar filmul era așa de slab, încât probabil că oricum nu ar fi avut succes la public. Toate acestea erau extrem de jenante pentru doamna Nilsson, de care nu își mai aduce nimeni aminte acum, dar care a fost cândva așa de populară, încât primea 30.000 de scrisori pe săptămână de la fani. În 1925, a suferit răni grave căzând de pe un cal și a stat un an în convalescență, imobilizată la pat. Babe Comes Home ar fi trebuit să marcheze cu tam-tam revenirea ei pe marele ecran, dar filmul a sucombat neștiut de nimeni și nejelit de nimeni – în afară de junele-prim.

Deja aluneca în anonim și Francesco de Pinedo, care devenea tot mai neînsemnat și mai marginalizat. Pinedo și cei doi membri loiali ai

echipajului său reușiseră să ajungă în Newfoundland înaintea lui Lindbergh, dar apoi au fost nevoiți să rămână la sol din cauza mării agitate – unul dintre dezavantajele comune și inevitabile ale hidroavioanelor. Lindbergh zburase chiar pe deasupra lor pe 20 mai. Pinedo a reușit să plece abia peste trei zile, dar, din cauza unor probleme la motor, a fost forțat să aterizeze pe mare, la 580 de kilometri de Azore, și a trebuit să fie remorcat până în portul insulei Faial de un pescador portughez care trecea pe acolo. Când s-a aflat de sosirea lui, Lindbergh era deja eroul întregii lumi, nemaifiind nimeni interesat de un italian care ajunsese la destinație târât de un cablu de remorcare.

Totuși, Pinedo și-a continuat drumul, dar ultimele etape ale călătoriei sale nu mai sunt pomenite decât în câte un mic paragraf, la grămadă cu alte povești despre aviatori. Pe 11 iunie a ajuns la Lisabona. Pe 15 iunie, o notiță din The New York Times anunța că, în timp ce zbura spre Barcelona, Pinedo fusese forțat de vremea nefavorabilă să aterizeze lângă Madrid, fiind nevoit să facă restul călătoriei cu trenul. Când s-a întors, în sfârșit, în Golful Ostia de lângă Roma, nu prea l-a băgat nimeni în seamă.

În timpul călătoriei de întoarcere a lui Lindbergh, care era izolat pe mare, transmițând doar o dată pe zi cotidianului The New York Times câte o telegramă scrisă de altcineva în numele lui (sau cel puțin sub îndrumarea altcuiva), care era aproape de fiecare dată îngrozitor de anostă, lumea tânjea după vreo nouă ispravă incitantă. Din fericire, apele începeau să se agite din nou la aerodromul Roosevelt. După zborul reușit de Lindbergh, nu știa nimeni ce vor face celelalte două echipe – dacă or să-și ia catrafusele și or să plece sau dacă vor încerca și ele să traverseze Atlanticul. După ce ordinul de interdicție impus lui Charles Levine a fost anulat, acesta a anunțat brusc că intenționează în continuare să zboare.

Pe 4 iunie, dis-de-dimineă, Columbia a fost poziționat pe pista acoperită de iarbă și Clarence Chamberlin, îmbrăcat cu o geacă de piele, pantaloni scurți și niște șosete cu modele care se vedeau de la un kilometru, a ieșit din hangar, a făcut cu mâna mulțimii adunate și a urcat singur în cockpit. Levine părea să creadă că, dacă nu a putut să ajungă în Europa înaintea lui Lindbergh, cel puțin putea s-o facă într-un mod mai bizar. Aproape totul era puțin cam ciudat la acest proiect. În primul rând, el și Chamberlin s-au încăpățânat să nu dezvăluie destinația avionului lor. Și nu

voiau să zică nici de ce Chamberlin nu era însoțit, când în cockpit era loc și pentru un navigator și copilot.

După aceea s-a întâmplat ceva și mai surprinzător. În timp ce Chamberlin își poziționa avionul pentru decolare, a încetinit o clipă și de pe margine a țâșnit un chelios îndesat care a urcat repede la bord. Toți au rămas cu gura căscată: era Charles Levine.

Soția lui Levine, care, evident, nu pricepea ce se întâmplă, a strigat consternată: „Ooo! Doar nu pleacă și el? Cum să plece și el?”. Când a văzut că el chiar pleacă, femeia a leșinat în brațele bărbatului de lângă ea. Mai târziu Clarence Chamberlin i-a mărturisit totuși unui reporter că doamna Levine știuse tot timpul că soțul ei va pleca, așa că, aparent, tot teatrul acela era de dragul presei.

Câteva minute mai târziu, Columbia era în aer, iar al doilea zbor către Europa din vara aceea începuse – deși nici măcar cei doi de la bordul avionului nu cunoșteau destinația exactă. Pentru moment, planul lor era să încerce să ajungă la Berlin, dar în realitate s-ar fi bucurat să aterizeze oriunde.

În foarte scurt timp, Levine s-a dovedit a fi aproape complet inutil. Nu se pricepea deloc la navigație și, singura dată când Chamberlin l-a lăsat să încerce să piloteze, avionul a început aproape imediat să se rotească periculos. Singurele lucruri pe care era în stare să le facă erau să întindă mâna după diferite obiecte care erau în spatele scaunului său și să-l țină treaz pe Chamberlin. Și-au dat seama rapid că, pentru a stabili o rută spre Europa, nu era chiar așa de ușor de navigat cum lăsase impresia Lindbergh. Când au ajuns la Newport, Rhode Island, după nicio oră de zbor, deviaseră deja de la curs cu vreo șase kilometri și jumătate și compasul cu inducție magnetică se defectase. După asta nu au mai fost niciun moment foarte siguri unde se află. Norocul lor a fost că Europa era ditamai continentul și Chamberlin nu era chiar cel mai prost pilot din lume. Nu trebuia decât să zboare în direcția bună, insista el.

Chamberlin era pe punctul de a deveni – deși pentru scurt timp și cumva apatic – aproape la fel de faimos ca Lindbergh. În vara anului 1927 avea 33 de ani; era din Denison, Iowa, un orașel cam la fel ca Little Falls al lui Lindbergh, aflat cu un stat mai la nord, deși oarecum mai aproape de civilizație, căci era situat pe Lincoln Highway. Tatăl lui Chamberlin avea un magazin de bijuterii și un atelier de reparații, așa încât familia o ducea destul de bine. În Denison locuia și o fată de-o seamă cu el, Donna



Mullenger, care mai târziu a devenit o actriță celebră, sub numele Donna Reed. Astăzi oamenii din Denison își aduc aminte de ea cu mare drag. De Clarence Chamberlin nu își mai amintește aproape nimeni.

Mama lui Chamberlin era englezoaică și, nu se știe de ce, când Clarence avea vreo 10 ani, s-a întors în Anglia, luându-l și pe băiat cu ea. În mod ciudat, Chamberlin păstrează tăcerea asupra multor aspecte din viața sa privată – nu dezvăluie nici măcar prenumele soției sale; în toată cartea îi spune doar „doamna Chamberlin” – și nu zice nimic despre perioada cât a locuit în Anglia, în afară de faptul că nu i-a plăcut deloc. După vreun an, s-au întors la Denison și viața familiei și-a reintrat în normal.

După liceu, Clarence a intrat la Iowa State College, cum se numea pe atunci, obținând în final o diplomă în inginerie. A învățat să piloteze în timpul Primului Război Mondial, pe când era la transmisiuni. A devenit instructor de zbor, așa că nu a participat la nicio bătălie – ba chiar nici măcar nu a plecat din America. La fel ca majoritatea piloților, după război Chamberlin accepta orice i se oferea de lucru. O vreme a făcut fotografii aeriene. O mulțime de fotografii bine-cunoscute ale unor evenimente importante văzute din aer, inclusiv Yankee Stadium la marea sa inaugurare din 1923, au fost făcute de Chamberlin. Ca și Lindbergh, izbise și el de pământ o mulțime de avioane – vreo zece, după estimările sale –, iar în 1925, la un concurs aviatic, a fost implicat într-un accident în care un pasager pe care îl avea la bord și-a pierdut viața. Chamberlin nici măcar nu îl cunoștea pe pasager – era un tânăr care l-a întrebat dacă nu-l ia cu el, să facă o tură cu avionul. În mod ciudat, Chamberlin nu pare să fi catadicsit vreodată să afle cum îl chema. În autobiografia sa, Chamberlin menționează doar că el și-a pierdut cunoștința când s-a prăbușit avionul și că după aceea a aflat „că însoțitorul meu murise”. Chamberlin a fost rănit grav și doctorii i-au zis că probabil nu o să mai meargă niciodată, dar, evident, el le-a dovedit că se înșală. Cel puțin era un om neînfricat.

Pe 5 iunie, dis-de-dimineată, pasagerii de pe pachebotul Mauretania al companiei Cunard, care mergea de la Cherbourg la New York, s-au speriat văzând un avion coborând în picaj din înaltul cerului și dând ocol navei foarte aproape de nivelul punții. Avionul a fost recunoscut de îndată: era Columbia. Majoritatea pasagerilor – printre care, întâmplător, se afla și Raymond Orteig, care se întorcea în America de la casa lui de vacanță din Franța ca să-i înmâneze lui Lindbergh Premiul Orteig în următoarea

săptămână – au presupus că vizita Columbiei era un soi de salut. Cei doi bărbați de la bord făceau prietenoși cu mâna. În realitate, Chamberlin încerca să-și dea seama unde se află. Voia să vadă numele vasului, pe care să-l caute apoi pe o listă cu programul vapoarelor, publicată într-un număr al cotidianului The New York Times pe care îl avea la el. Dacă afla de cât timp era vasul pe mare, ar fi putut să estimeze cam cât ocean mai avea de traversat. Tocmai ratase crucișătorul Memphis și ocazia de a se saluta din mers cu Charles Lindbergh, care probabil ar fi rămas cu gura căscată. Luându-se după siajul Mauretaniei, Chamberlin și-a ajustat cursul, a urcat înapoi spre nori și și-a continuat drumul către Europa.

După aceea nimeni nu a mai știut nimic de el sau de Levine multe ore, dar în dimineața de 6 iunie, după aproape două zile de când zburau, au aterizat pe un câmp, undeva în nord-estul Germaniei. În mod uimitor, nici Chamberlin, nici Levine nu se gândiseră să-și ia la ei vreo hartă a Europei, așa că nu prea știau unde se află. Zburaseră aproape 43 de ore pe o distanță de 6 284 de kilometri, întrecând cu mult recordurile lui Lindbergh și ca distanță, și ca durată. Prima persoană pe care au întâlnit-o a fost nevasta unui fermier, furioasă că avionul îi nenorocise lanul cu cereale. Printre cei care s-au strâns mai apoi era – printr-un noroc chior – și un mecanic de aeroplan care venise să-și viziteze mama. Știa engleză bine și i-a informat că ajunseseră la Mansfeld, lângă Eisleben, la 177 de kilometri de Berlin, și că se îndreptau în direcția greșită. Mecanicul știa cum să comande niște combustibil de aviație – altfel ar fi fost complet depășiți de situație –, dar, când a ajuns autocisterna, au descoperit că duza era prea mare pentru avion, așa încât carburantul a trebuit să fie transferat cu multă trudă cu ajutorul unui ceainic cu cioc lung împrumutat de la nevasta fermierului, care probabil se mai calmase puțin între timp.

Când, într-un târziu, avionul a fost realimentat și aventurierii au fost îndrumați în direcția bună, au decolat din nou. Totuși, în scurt timp s-au rătăcit din nou. Chamberlin și Levine și-au petrecut toată dimineața zburând orbește și certându-se pe tema poziției lor, până ce au rămas iarăși fără combustibil și au aterizat forțat – din nou. De data asta au descoperit că trecuseră de Berlin și ajunseseră într-un orașel numit Cottbus, aproape de granița cu Polonia<sup>8</sup>.

Prea obosiți ca să mai continue, s-au cazat la cel mai bun hotel din Cottbus – și singurul, de altfel – și s-au prăbușit în pat. Când s-au trezit, au aflat că în Germania erau eroi naționali și că sosise o flotă de avioane

militare ca să-i escorteze până în capitală. În dimineața următoare, ghidați de avioanele din escortă, cei doi au parcurs și ultima etapă a călătoriei lor, până pe aerodromul Tempelhof din Berlin. Acolo îi așteptau peste 150.000 de oameni. Alți 20.000, induși în eroare de niște zvonuri, și-au făcut apariția pe aeroportul din Varșovia și au fost teribil de dezamăgiți când li s-a spus că au venit degeaba.

Germania le-a organizat celor doi aviatori o primire la fel de jubilantă și de caldă ca și cea de care avusese parte Lindbergh la Paris. Niciun om nu avea să mai atragă mulțimi atât de numeroase și de entuziaste în Germania până la intrarea în scenă a lui Adolf Hitler. America a fost cuprinsă de o exaltare aproape la fel de mare ca la aterizarea lui Lindbergh. Timp de trei zile, ziarul newyorkez Times le-a alocat celor doi eroi spațiul maxim – trei subtitluri pe opt coloane –, reproducând în detaliu fiecare gând și fiecare mișcare a lor. Și publicul larg era entuziasmat. Când soția lui Levine și cea a lui Chamberlin s-au dus la Hoboken Pier ca să ia un vapor spre Germania, au venit să le conducă șase mii de oameni – la ora 1 noaptea.

Totuși, curând, celebrările au căpătat un aer ușor forțat. Președintele Coolidge a transmis felicitări din America – dar numai pentru Chamberlin. Acest afront evident a fost interpretat de mulți ca fiind antisemit. Ziarul evreiesc The Day scria în Manhattan: „Doi oameni au plecat de la New York; doi oameni și-au riscat viața; doi oameni au dat dovadă de eroism și au stabilit un record care l-a întrecut chiar și pe al lui Lindbergh. Doi oameni au plecat, doi au ajuns la destinație, amândoi americani. Însă președintele Statelor Unite îl felicită numai pe unul, iar printr-o coincidență ciudată, pe cel despre care președintele a considerat că nu merită să-i menționeze numele îl cheamă Levine...”

În telegramele pe care le trimitea zilnic cotidianului The New York Times de la bordul crucișătorului Memphis, Lindbergh l-a laudat și el din plin pe Chamberlin, fără să sufle niciun cuvânt despre Levine, deși aproape sigur din cauza modului cum se purtase cu el Levine când voise să cumpere Bellanca, și nu pentru că ar fi avut ceva împotriva evreilor.

Și germanii păreau cam stânjeniți de Levine. Un restaurant din Berlin a introdus în meniu friptură de vită à la Chamberlin cu cartofi Cottbus, iar o fabrică de bere a cerut permisiunea de a scoate pe piață o bere numită Chamberlin, Levine fiind lăsat pe dinafară și de data asta.

Cât despre Levine, acesta nu a făcut aproape nimic ca să le intre în grații germanilor. Nu a vizitat niciun spital, nu a trecut pe la nicio văduvă, nu i-a

lăudat pe aviatorii germani. Nici măcar de Lindbergh nu a zis vreo vorbă bună, afirmând că acesta reușise datorită vremii favorabile, nu pentru că ar fi fost el cine știe ce pilot priceput. „Lindbergh a avut noroc, noi nu”, le-a spus Levine unor reporteri. „Dacă am fi avut și noi măcar o zecime din norocul lui Lindbergh, ne-am fi descurcat mult mai bine”. Spre marea stânjeneală a autorităților germane și americane, un afacerist neamț, dr. Julius Puppe, pe care Levine îl înșelase cu 5.000 de dolari într-o afacere în America, a apărut acum cu înscrisuri la mână, încercând să obțină confiscarea avionului acestuia. Chamberlin era complezent, dar nu avea nimic de spus și lăsa impresia că, atunci când nu zboară, are mintea goală, ceea ce poate că nu era departe de adevăr.

Lumea și-a dat seama rapid că nu prea îl simpatizează pe Charles Levine și că nu avea să scoată nimic interesant de la Clarence Chamberlin, așa că și-a îndreptat atenția în altă parte.

Lindbergh, deși era departe, în mijlocul oceanului, îndreptându-se încet spre casă, a reușit să stârnească furori cu vestea că fusese cât pe ce să fie măturat de valuri de pe puntea crucișătorului Memphis la trei zile după ce plecaseră de la Cherbourg. Titlul articolului publicat de The New York Times anunța:

### LINDBERGH ÎN PERICOL ÎNCOLȚIT DE VALURI LA PROVA CRUCIȘĂTORULUI

Iată ce se întâmplase: eroul cel mai iubit al lumii ieșise să se plimbe pe punte după cină, deși marea era agitată, și se oprise la prova când, brusc, o serie de valuri foarte mari au început să se spargă pe punte, lovind dintr-o parte și izolându-l de restul vasului. Lindbergh a trebuit să se țină bine de o frânghie de salvare ca să nu fie răsturnat din picioare sau chiar aruncat peste bord. Era de față și B.F. Mahoney, proprietarul companiei Ryan Airlines, dar se afla în siguranță, de partea cealaltă a valurilor furioase. Lindbergh a așteptat vreo zece minute să se mai domolească valurile, apoi s-a retras imediat la adăpost. „A fost foarte palpitant”, povestea el după aceea. Totuși, nu era semn bun pentru membrii mai stresați ai echipajului, care erau destul de mulțori. USS Memphis înlocuise recent alt USS Memphis, care a fost scufundat de un misterios val uriaș în Caraibe, în 1916, când au pierit vreo 40 de oameni. Probabil că mulți marinari or fi crezut că „Memphis” e un nume blestemat.

Lindbergh fiind temporar indisponibil, America avea nevoie de o distracție fără nicio noimă, iar un tip pe nume Kelly Naufragiu era gata să-i ofere așa ceva. Pe 7 iunie, la ora 11 dimineața, Kelly s-a cocoțat în vârful unui catarg de steag înalt de 15 metri de pe acoperișul hotelului St. Francis din Newark, New Jersey, și a stat acolo. A stat așa zile de-a rândul, dar oamenii erau fascinați, perindându-se cu duiumul prin Newark ca să-l vadă.

Kelly crescuse în Hell's Kitchen, cel mai dur cartier al Manhattanului, în cele mai crâncene condiții posibile. Cu șapte luni înainte să se nască, tatăl lui, care lucra pe șantier, căzuse în gol când ajutorul lui trăsese din greșeală altă manetă a macaralei pe care se afla acesta. Mama lui Kelly, distrusă și rămasă fără nicio sursă de venit, a murit la nașterea lui. Kelly a fost adoptat de ajutorul tatălui său, fiind deci crescut de cel care îi ucisese părintele accidental, dar și din neglijență. Kelly a fugit pe mare la vârsta de 13 ani și aproape 15 ani a fost marinar. Și-a obținut porecla, potrivit revistei Time, pentru că ar fi supraviețuit scufundării Titanicului în 1912, dar se pare că asta a fost doar invenția unui reporter de la Time. În realitate, sursa acesteia era faptul că pentru scurt timp el încercase să facă o carieră în box sub numele Kelly Marinarul, dar mânca bătaie atât de des – odată a pierdut 11 meciuri la rând –, încât a început să i se spună Marinarul Naufragiat. Potrivit lui Kelly însuși, a scăpat teafăr și nevătămat din alte cinci naufragii, două accidente aviatice, trei accidente de mașină și unul feroviar, în lunga lui carieră în care a construit clopotnițe, a făcut cascadorii aviatice și s-a cățărat pe clădiri în scop publicitar înainte să se apuce de stat pe catarge, în 1924. În 1927, cam deținea monopolul în acest domeniu.

Kelly stătea zile ori săptămâni la rând cocoțat pe o suprafață minusculă – un disc capitonat cam cât șezutul unui scaun înalt de bar – fixată pe un catarg de steag de pe o clădire înaltă. Cei mai înfocați fani plăteau câte 25 de cenți ca să urce pe acoperișurile hotelurilor, unde puteau să-l vadă pe Kelly de foarte aproape și chiar să intre în vorbă cu el. Restul se înghesuiau jos, în stradă, în număr așa de mare, încât blocau traficul și rupeau gardurile. Mâncarea, obiectele pentru bărbierit, țigările și alte articole vitale ajungeau la Kelly trase pe o funie. Ca să poată dormi fără să cadă de acolo, își încolăcea gleznele în jurul parului și își vâra degetele mari de la mâini în două găurele din marginile scăunelului. De obicei ațipea câte 20 de minute maximum, ca să nu cadă într-un somn adânc și să nu mai știe de el. Periodic, ca să facă pe plac mulțimii și să-și mai dezmoștească mușchii întepeniți, se urca în picioare pe mica platformă fragilă – lucru care necesita

foarte multă agilitate și îndrăzneală, mai ales dacă bătea vântul. În tot acest timp cât stătea cocoțat pe prăjină, nu-și părăsea nicio clipă mica platformă. Nicăieri nu pare să se menționeze cum își făcea nevoile. Cu două zile înainte și în tot timpul cât stătea urcat pe prăjină, nu consuma deloc alimente solide – ci numai lapte, supă și cafea –, ceea ce ar putea da un răspuns parțial la întrebarea evidentă. Fuma patru pachete de țigări pe zi. În rest, stătea pur și simplu. Se autointitula „Cel mai norocos nebun din lume”.

Newark s-a dovedit a fi oarecum apogeul scurtei cariere a lui Kelly Naufragiu. A mai stat pe o grămadă de catarge – odată aproape 49 de zile –, înfruntând viscolul, furtuna și alte nenorociri meteorologice, dar, încetul cu încetul, lumea și-a pierdut interesul față de el și afacerea cu statul pe par s-a cam răsuflat. Kelly s-a dat la fund, reapărând abia în august 1941, când a petrecut un scurt sejur după gratii pentru că a fost prins beat la volan în Connecticut. A murit de infarct pe o stradă din New York în 1952, după ce ajunsese la sapă de lemn. Când a murit, avea la el un album cu tăieturi din ziare despre isprăvile lui de altă dată. Nimeni nu știa sigur ce vârstă avea – circulau tot felul de variante în intervalul 59 – 67 de ani.

Chiar și în 1927, la Newark, ziarele au început să-și piardă interesul față de Kelly după doar câteva zile, fiindcă nu prea aveau ce scrie în afară de faptul că încă nu se dăduse jos de pe par. Când a coborât și și-a sărutat soția – cu care era căsătorit de șase luni –, la exact 12 zile și 12 ore după ce urcase pe prăjină, publicul nu a fost prea impresionat și presa nici nu a băgat de seamă.

Plus că ceva mult mai interesant atrăsese atenția tuturor. Charles Lindbergh se întorsese acasă.

## Capitolul 11

Cu cât fiul ei devenea mai celebru, cu atât era mai evident că Evangeline Lodge Lindbergh era cam ciudată. Invitată în est ca să-l întâmpine pe Charles la întoarcerea în țară, a ignorat invitația președintelui și a doamnei Coolidge, care se oferiseră s-o găzduiască, preferând să se cazeze direct la un hotel din Baltimore.

Cum funcționarii de la Casa Albă habar n-aveau unde ajunsese doamna Lindbergh, evident că s-au alarmat. Nu ar fi dat deloc bine s-o piardă pe mama celui mai mare erou al țării chiar în ajunul întoarcerii lui acasă. Din fericire, un articol dintr-un ziar a dezvăluit locul în care se afla aceasta, așa

că funcționarii au trimis o mașină s-o aducă înapoi la Washington, în ciuda protestelor ei.

Soții Coolidge nu locuiau la Casa Albă la vremea aceea. Fuseseră mutați în martie – când, se spunea, președintele tremura de indignare – pentru a se face niște reparații urgente la acoperiș și la etajul al treilea. Așa că acum locuiau în așa-numita „Casă Albă temporară”, o vilă la 15 Dupont Circle pe care le-o închiriasse o anume Cissy Patterson, membră a clanului care deținea Chicago Tribune și New York Daily News.

Când a sosit doamna Lindbergh, mai era prezent un oaspete – „o stârpitură de om de 54 de ani”, tot mai omniprezentul Dwight Morrow. Doamna Lindbergh părea să se simtă bine și să se destindă în compania lui Morrow – era vestit pentru bunele lui maniere –, ceea ce nu era rău, pentru că în mai puțin de doi ani aveau să se încuscrească.

Morrow devenise putred de bogat de când lucra ca bancher la J.P. Morgan & Co. Familia Morrow avea o casă cu 32 de servitori în Englewood, New Jersey, pe care o folosea mai ales în weekenduri. În timpul săptămânii locuia într-un apartament luxos din Manhattan. Circulau o sumedenie de povești despre cât de distrat era Morrow, spuse cu nesaț, de exemplu, în rubrica „The Talk of the Town” a revistei The New Yorker. Cel mai adesea se povestea cum Morrow se băgase în cadă îmbrăcat. Altă dată, cică și-ar fi ciocănit pipa de capul chel al unui vizitator, ca să scuture scrumul. Odată, un prieten s-a întâlnit la Grand Central Station cu Morrow, care părea buimac și se tot cotrobăia neajutorat prin buzunare. „Ți-ai pierdut biletul?”, l-a întrebat prietenul. „Nu, mai rău”, i-a răspuns Morrow deznădăjduit. „Nu mai țin minte unde voiam să mă duc”.

Bine-cunoscuta lui neputință de a avea o ținută decentă i-a făcut pe cei de la Banca Morgan să angajeze un om la toaletă bărbaților care avea o singură sarcină: să se asigure că Morrow se întoarce întotdeauna printre oameni într-o ținută prezentabilă. În realitate, în toate aceste cazuri Morrow nu era neapărat distrat, ci mai degrabă beat criță. Se pare că era un bețiv incurabil. Și totuși, avea mintea atât de ageră, încât nici dacă o îneca în băutură nu o amorțea cu adevărat. Ani de-a rândul, a fost unul dintre cei mai de nădejde asociați principali J.P. Morgan & Co. Atât Yale, cât și University of Chicago l-au vrut ca președinte.

Morrow și Coolidge erau prieteni de pe vremea când fuseseră colegi de clasă la Amherst. Se pare că pe vremea aceea Morrow era unul dintre puținii oameni care credeau că Calvin Coolidge avea să ajungă cineva. În

1920 a înființat o comisie pentru a-l promova pe Coolidge, care era pe atunci guvernatorul statului Massachusetts, drept candidat la președinție. Până la urmă, Partidul Republican l-a preferat pe carismaticul Warren G. Harding, dar alegerea lui Coolidge pentru funcția de vicepreședinte s-a datorat în mare măsură sforilor pe care le-a tras Morrow în culise. Coolidge s-a dovedit a fi extrem de nerecunoscător. După ce a murit Harding și Coolidge i-a succedat, trei ani mai târziu, mulți se așteptau ca Morrow să fie numit secretar de stat sau ministru de Finanțe. Dar nu l-a sunat nimeni. Abia în 1925 Coolidge i-a dat o funcție – una ușor umilitoare: șef al comisiei însărcinate să facă puțină ordine și disciplină în haoticul domeniu al aviației din America.

Acum era invitat să accepte funcția de ambasador al Statelor Unite în Mexic – altă propunere dubioasă, având în vedere că Mexicul era în chinurile revoluției și într-o dispoziție puternic antiamericană. Țara era bântuită de bandiți, care adesea îi ucideau pe străini. Morrow a acceptat totuși.

În zorii zilei de 11 iunie – Ziua Charles Lindbergh – era cald și senin. USS Memphis se îndrepta către cheiul arsenalului marinei militare de la Washington, escortat de patru nave de luptă, 88 de avioane, două dirijabile gigantice (din care unul era Los Angeles, a cărui ultimă misiune oficială fusese să-i caute pe Nungesser și Coli în pustiu Atlanticului de Nord) și flote întregi de ambarcațiuni particulare care erau atât de multe și făceau manevre atât de pripite, încât creau haos, trebuind evitate în ultima clipă. Pe țărm domnea o atmosferă de sărbătoare, cu trupe de muzicanți care cântau melodii pline de voieșie și o mulțime imensă de oameni care așteptau veseli. Era de față și doamna Lindbergh, dar nu însoțită de președinte, spre surprinderea multora. Adevărul este că președintele Calvin Coolidge nu se simțea niciodată în largul lui într-un decor nautic. Nu demult fusese trimis să treacă în revistă flota americană de pe puntea iahtului prezidențial, Mayflower, pe Hampton Roads, aflat nu departe, dar a avut rău de mare chiar dacă vasul nu se deplasa și a refuzat să îmbrace uniforma navală care i s-a pus la dispoziție – o încălcare a protocolului și o insultă la adresa marinei militare. A coborât sub punte după numai douăzeci de minute și până s-a încheiat trecerea în revistă a stat întins, uitându-se mohorât printr-un hublou. Pe Lindbergh a hotărât să-l aștepte în oraș.



Doamna Lindbergh a fost adusă la bord și s-a întâlnit cu Charles între patru ochi, în cabina căpitanului, apoi au ieșit amândoi pe punte. Charles, îmbrăcat într-un costum albastru, părea odihnit și relaxat după o săptămână petrecută pe mare. Mulțimea a izbucnit în ovații pline de adorație când și-a făcut apariția Lindbergh, salutat cu o salvă de tun – cinste acordată de obicei șefilor de stat. În celălalt capăt al orașului, văzduhul răsună de suieratul sirenelor de la fabrici și dangăt de clopote.

Pe fundalul acestui vacarm plin de veselie, un crainic de la radio pe nume Graham McNamee transmitea încontinuu. Și McNamee scria istoria. Transmisiunea lui era preluată de 50 de posturi de radio din toată țara prin intermediul noii National Broadcasting Company, prima rețea de stații radio din America (ba chiar din lume). S-au folosit douăzeci de mii de kilometri de cabluri telefonice ale companiei AT & T pentru a asigura prima transmisiune de la o coastă a Americii la cealaltă. Se credea că practic fiecare aparat de radio din țară era reglat pe această frecvență. Nimeni nu se mai adresase vreodată unui număr atât de mare de oameni în același timp.

McNamee a devenit cea mai ascultată voce a Americii din pură întâmplare. Originar din Minnesota, ca și Lindbergh, se mutase la New York în tinerețe ca să-și facă o carieră muzicală, cântând atât operetă, cât și operă. În 1923, mergând pe Broadway, a trecut pe lângă sediul postului de radio WAAF. Știind că radiourile mai transmiteau uneori recitaluri, a întrebat dacă ar fi vreo șansă să se prezinte la o audiere. Șeful postului de radio, Samuel L. Ross, a fost de părere că McNamee avea o voce perfectă pentru radio, caldă și clară, așa că l-a angajat pe loc ca să prezinte emisiuni, să citească buletine de știri și, din când în când, să mai și cânte. În toamna aceea WAAF a deținut drepturile de a transmite meciurile dintre Yankees și Giants de la campionatul mondial – prima dată când se transmitea de la acest campionat pentru un număr foarte mare de ascultători. W.O. McGeehan de la Tribune a fost plătit să descrie meciul pas cu pas și McNamee a fost trimis și el ca să-l asiste. McGeehan nu avea deloc talent de comentator sportiv. Vorbea pe un ton monoton și nu făcea niciun efort să umple timpii morți. În a patra repriză din al treilea meci, i-a spus lui McNamee că nu mai are chef să continue și a plecat. Neavând încotro, McNamee a continuat el transmisia, lucru nu tocmai ușor având în vedere că știa foarte puține despre baseballul profesionist.

Însă avea un talent înnăscut pentru așa ceva. McNamee descria mulțimea, vremea, atmosfera entuziastă care învăluia arena. Identifica

personajele celebre. Îi făcea pe ascultători să se simtă prezenți și bineveniți, ca niște vechi prieteni. Oamenii erau încântați de transmisiunile lui chiar dacă nu pricepea întotdeauna foarte bine ce se întâmplă pe teren. Ring Lardner scria odată: „Nici nu știu despre ce meci să scriu: despre cel pe care l-am văzut astăzi sau despre cel comentat de Graham McNamee, lângă care stăteam pe Polo Grounds”. Curând vocea lui McNamee era cea mai cunoscută din America – și nu doar de la campionatul mondial, ci de la toate evenimentele importante: meciuri din campionatul de box, congrese ale partidelor politice, meciurile de fotbal de la Rose Bowl și sosirea în țară a lui Charles Lindbergh.

La Washington, Ziua Lindbergh a fost din multe puncte de vedere ziua în care radioul și-a intrat în drepturi. Este nevoie de un exercițiu de imaginație pentru a înțelege ce chestie nemaiauzită era radioul în anii '20. Era minunăția acelei epoci. La vremea când Lindbergh zbura peste Atlantic, cu o treime din banii cheltuiți de americani pe mobilier și accesorii se cumpărau aparate de radio. Au început să apară peste tot stații de radio. Într-un singur an, 1922, numărul posturilor de radio din America a crescut de la 28 la 570. Oricine putea face asta. Ferma de păsări Nushawg din New Lebanon, Ohio, avea propriul post de radio. La fel și multe magazine universale, bănci, magazine de bricolaj, biserici, ziare, servicii publice și școli. Chiar și la posturile de radio mai mari se făcea o treabă cam de amatori. Atunci când Norman Brokenshire, care era crainic la WHN din New York, s-a trezit că are de umplut o pauză lungă, dar nu mai are nimic de spus, a anunțat: „Doamnelor și domnilor, vă oferim zgomotele orașului New York” – și a scos microfonul pe fereastră.

Dar nu toată lumea era captivată de noua tehnologie. Mulți credeau că toată energia aceea invizibilă care plutea în aer trebuie să fie periculoasă. O convingere larg răspândită era că păsările găsite moarte pe jos ajunseseră așa pentru că fuseseră izbite de undele radio. Însă pe ansamblu oamenii erau de-a dreptul fermecați. Faptul că puteai să stai în sufrageria ta și să asculți o transmisiune în direct de la un eveniment care avea loc cine știe pe unde era cam la fel de miraculos ca și teleportarea. O reclamă care afirma: „Radioul depășește barierele timpului și distanței!” nu exprima atât o mirare, cât un fapt. Pentru mulți, transmisiunea despre sosirea lui Lindbergh a fost aproape la fel de notabilă și de palpitantă ca și evenimentul în sine.

„Iată-l pe băiat!”, a strigat McNamee în momentul în care Lindbergh a apărut pe puntea Memphisului. „Stă acolo liniștit, rezervat... Are o față

foarte serioasă și e simpatic foc. Un băiat al dracului de simpatic!” În ziua aceea vreo 30 de milioane de ascultători îi sorbeau vrăjiți fiecare cuvîntel. Ceea ce nu putea vedea însă niciunul dintre ei erau lacrimile de bucurie care îi curgeau lui McNamee pe obraji.

Printre cei care îl așteptau pe țărm erau și ministrul Marinei și ministrul de Război, precum și o falangă de ofițeri de marină, inclusiv comandorul Richard E. Byrd, îmbrăcat într-o uniformă de un alb orbitor, care, în mod ciudat și izbitor, încă nu își luase zborul. Oamenii se întrebau dacă avea să mai plece vreodată cu avionul spre Europa. Dar nu putea vorbi despre asta cu Lindbergh în momentul acela, căci Lindbergh a fost înghesuit într-un Pierce-Arrow decapotabil împreună cu mama lui, ca să pornească, escortați de cavalerie, către Monumentul lui Washington.

Nimeni nu știe câți oameni se buluceau pe străzile din Washington în ziua aceea, dar toată lumea era de acord că era cea mai numeroasă mulțime care se adunase vreodată în capitală. În timp ce coloana de mașini se îndrepta către Mall, Lindbergh mai făcea din când în când cu mâna, dar în majoritatea timpului se holba la mulțime cu o privire goală. Mulți dintre cei care se îngrămădeau pe marginea străzilor lăcrimau când îl vedeau trecând – „Nu știau sigur de ce”, potrivit scriitorului și exploratorului Fitzhugh Green (care urma să fie și redactorul cărții lui Lindbergh Noi). La Monumentul lui Washington, o mare de capete se întindea cât vedeai cu ochii și copacii din apropiere erau ticsiți de copii, care atârnavă ca ornamentele în pomul de Crăciun. La baza monumentului se înălța o tribună acoperită unde se aflau președintele Coolidge și toți membrii cabinetului. Singurul care lipsea era Herbert Hoover. Nu putuse pleca din Gulfport, Mississippi, încă ocupat până peste cap cu revărsările fluviului Mississippi, care erau la fel de grave ca întotdeauna, doar că acum fuseseră aproape complet date uitării de cei care nu erau direct afectați de ele. Nici măcar neobosiții PR-iști ai lui Hoover nu au putut ocupa pagina întâi a ziarelor cu acest subiect după ce s-a întors Lindbergh în țară.

Când Lindbergh a ajuns în sfârșit la tribună, i-a salutat din cap pe cei prezenți și le-a mulțumit oamenilor care îl ovaționau. Președintele Coolidge a ținut un scurt discurs de întâmpinare, i-a prins lui Lindbergh în piept o Cruce pentru Distincție în Zbor și, cu un gest, l-a invitat să ia cuvîntul. Lindbergh s-a aplecat spre microfon, care era fixat cam jos pentru el, a spus cât de mult se bucură că este acolo, a mai rostit câteva cuvinte de mulțumire și s-a retras. S-a lăsat o tăcere ciudată în momentul în care tot puhoiul acela

de oameni, dintre care mulți stăteau în picioare de ore întregi, cu capul în soare, a realizat că se afla în prezența celui mai taciturn individ din America și că de fapt cam asta fusese toată ceremonia. Dar apoi, venindu-și în fire, oamenii au izbucnit în aplauze furtunoase, „bătând din palme până ce nu și le mai simțeau”. Din nou, mulți aveau lacrimi în ochi.

Iar apoi a început noua viață a lui Charles Lindbergh ca personalitate publică. Începând de atunci, din clipa în care se trezea până punea capul pe pernă, viața lui avea să fie un șir nesfârșit de banchete, discursuri și mâini strânse. În doar 36 de ore de când ajunsese la Washington, proaspătul colonel Lindbergh avea să participe la trei banchete, să țină mai multe discursuri (scurte), să-i viziteze pe soldații bolnavi de la spitalul Walter Reed, să depună o coroană la Mormântul Soldatului Necunoscut și să viziteze Capitoliul. Oriunde mergea, pe marginea străzilor erau adunați o grămadă de oameni care îl ovaționau când trecea. Era o manifestare impresionantă de adulație, dar nu era nimic față de ceea ce îl aștepta la New York.

În anii '20 America a devenit o țară a blocurilor-turn. Până în 1927, țara se lăuda cu vreo 5.000 de clădiri înalte – cel mai mare procent la nivel mondial. Chiar și în Beaumont, Texas, erau șase clădiri de zece etaje sau chiar mai înalte, lucru cu care nu se puteau lăuda Parisul, Londra, Berlinul sau orice alt oraș european. În 1927, J.L. Hudson din Detroit a inaugurat cel mai înalt magazin universal din lume, cu mai mult de 20 de etaje, iar la Cleveland s-a încheiat construcția celor 52 de etaje ale clădirii Union Terminal, al doilea edificiu din lume ca înălțime. Los Angelesul a instituit limite stricte în ceea ce privește înălțimea clădirilor – unul dintre motivele pentru care LA este atât de întins astăzi –, permițând totuși primăriei să aibă 28 de etaje, deși aceasta era o încălcare a propriilor hotărâri. Țara asta parcă nu se putea abține să construiască tot mai sus.

Pe măsură ce clădirile deveneau mai înalte, numărul de muncitori care se revărsau spre centrele orașelor creștea neîncetat. În 1927, în centrul Bostonului veneau zilnic 825.000 de oameni – adică mai mult decât toată populația orașului. Pittsburghul absorbea 355.000 de muncitori pe zi, Los Angelesul și San Francisco câte 500.000, Chicago și Philadelphia peste 750.000 fiecare; iar New York-ul, care era mai cu moț din toate punctele de vedere, primea în fiecare zi un număr uriaș: trei milioane.

În 1927, New York-ul tocmai luase locul Londrei, devenind orașul cel mai mare din lume – și era de departe și cel mai cosmopolit. Un sfert din cei opt milioane de locuitori ai săi se născuseră în altă țară; avea mai mulți rezidenți născuți în străinătate decât toată populația Philadelphiei. Veneau aici cu duiumul și americani get-beget. Două sute de mii de negri din Sud se mutaseră la New York după Primul Război Mondial, iar acum inundațiile de pe valea fluviului Mississippi trimiteau aici alte mii de oameni.

Pe lângă faptul că era centrul de comandă al multora dintre principalele sectoare ale serviciilor – bănci, bursă, edituri, publicitate, majoritatea artelor –, New York-ul era și cel mai mare centru industrial al țării<sup>9</sup>. Aici funcționau 30.000 de fabrici. O zecime din tot ce producea America venea din acest oraș. Peste 40% din comerțul exterior al țării trecea prin portul New York, ca și o parte foarte mare din traficul internațional de pasageri. Până la 12.000 de pasageri plecau zilnic de la cheiurile din vestul Manhattanului, iar în jur de 25.000 mergeau să-i conducă. În zona docurilor erau atâția oameni pe metru pătrat, încât în fiecare zi traficul se bloca pe mai multe străzi din jur de la 8 dimineața până la 1 după-amiaza.

O dată la patru ani New York-ul creștea cam cât un oraș ca Bostonul sau St. Louis. Dezvoltatorii nu reușeau să țină pasul. La un moment dat, în 1926, se construiau peste o mie de clădiri de birouri noi, iar altele se reconstruiau. În încercarea de a mai descongiona orașul, în New York au intrat în vigoare noi hotărâri, mai aspre, limitând clădirile înalte la anumite zone mari și forțându-i pe arhitecți să le proiecteze cu funcționalități tehnice pentru a lăsa să circule mai mult aerul printre ele și să ajungă mai multă lumină la sol. Efectul negativ al acestor restricții a fost tocmai accelerarea ritmului de dezvoltare, deoarece pe terenurile mari trebuiau construite structuri gigantice ca să se poată scoate profit. De asemenea, au încurajat construirea zgârie-norilor în zona dinspre nord, în Manhattan. În 1927, New York-ul avea 50% din numărul zgârie-norilor din toată țara, dintre care jumătate se aflau în centrul orașului. Străzile ca niște canioane și imaginea siluetelor ascuțite ale zgârie-norilor, pe care le asociem astăzi cu New York-ul, sunt în mare parte un fenomen al anilor '20.

Multe dintre noile clădiri au încărcat și mai mult infrastructura și așa suprasolicitată a orașului. La începutul anului 1927, când a fost inaugurată colosala Graybar Building, cea mai mare clădire de birouri din lume, situată în 420 Lexington Avenue, a strâns 12.000 de funcționari la un loc. Un singur bloc din Manhattan putea adăposti acum lejer 50.000 de oameni. Cu

atâtea blocuri-turn înghesuite în același loc, New York-ul era cel mai aglomerat și mai complicat oraș din lume dacă locuiai sau munceai acolo, dar era și cel mai incitant și mai desăvârșit decor pentru paradele la care se aruncau serpentine de hârtie de la ferestre – iar acum aici urma să aibă loc cea mai mare paradă de acest fel.

Luni, 13 iunie, Charles Lindbergh s-a dus, cu un avion împrumutat de la marina militară, la aerodromul Mitchel din Long Island, unde a urcat imediat într-un amfibiu care îl aștepta ca să-l ducă în oraș. Sigur nu era pregătit – nimeni nu ar fi fost – pentru ceea ce îl aștepta. Când a intrat în portul New York, a dat cu ochii de cea mai extraordinară priveliște de care poate avea parte cineva: populația unui întreg oraș, cel mai mare din lume, era acolo, gata să-l întâmpine.

Portul era un mozaic de ambarcațiuni; dincolo de el, de la capătul Manhattanului până în Central Park, toate străzile erau inundate de un potop de oameni și toate acoperișurile și ferestrele clădirilor de birouri erau ticsite. Nu cred că există cineva care să poată spune câți oameni au asistat la paradă. Potrivit celor mai multe estimări, ar fi fost între patru și cinci milioane. Este posibil să fi fost cea mai numeroasă mulțime care s-a adunat vreodată pentru a-și aduce omagiul unei singure persoane.

Lindbergh a fost întâmpinat în port de iahtul primăriei (dăruit orașului de Rodman Wanamaker), care îl aștepta ca să-l ducă în Battery, de unde începea parada dedicată lui. Se pregătise un bufet suedez, dar s-a descoperit că ziariștii și fotografiile care ajunseseră acolo primii mâncaseră tot, așa că Lindbergh a trebuit să înceapă festivitățile cu burta goală.

Îl așteptau aproximativ 300.000 de oameni în Battery Park, unde a urcat într-un Packard decapotabil, cocoțându-se pe bancheta din spate, alături de primarul Jimmy Walker, care, puțin cam anacronic, avea pe cap un joben. Lindbergh, ca întotdeauna, a rămas cu capul descoperit. Au pornit pe Broadway sub o ploaie atât de deasă de serpentine de hârtie și confetti, încât în anumite momente cei de pe marginea drumului nici nu-i mai vedeau pe Lindbergh și Walker. Amploarea evenimentului era fără precedent. După parada organizată în cinstea armistițiului din 1918, măturătorii de stradă au strâns 155 de tone de gunoaie. După parada dedicată lui Lindbergh, au fost 1 800 de tone. Unii spectatori exaltați au golit pe fereastră coșuri întregi de hârtii, fără să se gândească întotdeauna dacă nu cumva conțin și obiecte mai grele. Printre obiectele adunate a doua zi s-au găsit cărți de telefon, indexuri ale societăților comerciale și alte lucruri voluminoase care fuseseră scăpate

sau aruncate în culmea fericirii pe fereastră de la etaj, dar care, ciudat, nu răniseră totuși pe nimeni.

Neștiută de nimeni, în mijlocul mulțimii de gură-cască, era și o tânără pe nume Gertrude Ederle, care candida cu mari șanse de succes la titlul de cea mai căzută în uitare persoană din America. Născută într-o familie de imigranți germani – tatăl ei avea o măcelărie în Amsterdam Avenue –, Ederle era cea mai bună dintre toți înotătorii de ambele sexe din istoria Americii. În 1922, într-o singură zi, a doborât șase recorduri naționale. Era puternică precum un taur și capabilă să înoate pe distanțe foarte mari. În august 1926, nu numai că a devenit prima femeie care a traversat înot Canalul Mânecii, ci a făcut-o într-un timp mai scurt decât oricine altcineva. Succesul său i-a impresionat și i-a entuziasmat pe concetățenii săi americani, drept care și ea a fost sărbătorită printr-o paradă cu serpentine de hârtie și o vreme a fost atât de celebră, încât mulțimile o urmau peste tot unde mergea.

La apogeul efemerei sale celebrități, Ederle a primit oferte comerciale în valoare de 900.000 de dolari, dar impresarul ei consideră că ea merită mai mult decât atât și nu a lăsat-o să semneze niciun contract. Din nefericire, tocmai atunci lumea a observat că, dacă nu era în apă, Trudie Ederle nu era tocmai interesantă sau atrăgătoare. Era cam îndesată și nu fusese înzestrată cu cine știe ce farmec. În plus, nici nu auzea prea bine, ceea ce o făcea să pară țâfnoasă și nerăbdătoare în timpul întâlnirilor cu presa. Imediat după ce a ajuns acasă, Canalul Mânecii a fost traversat înot de o altă femeie, o americană născută în Olanda pe nume Mille Gade, astfel că, dintr-odată, realizarea lui Ederle nu mai părea ceva chiar așa de ieșit din comun. Lumea și-a pierdut rapid interesul față de Gertrude Ederle, ba chiar și față de traversarea înot a Canalului Mânecii în general. Până la urmă, Ederle a câștigat doar 19 793 de dolari ca plată pentru aparițiile ei publice. La vremea când a avut loc parada lui Lindbergh, ea câștiga 50 de dolari pe săptămână ca instructor de înot și putea merge prin oraș fără să atragă atenția. Dacă o mai pomenea cineva, o făcea ca să sugereze ce soartă îl aștepta, fără îndoială, și pe Charles Lindbergh.

Cu opriri la primărie, la catedrala St. Patrick și în Central Park, parada a durat aproape toată după-amiaza. Era începutul unui interval de patru zile de activitate intensă pentru Lindbergh – alte discursuri, recepții, distincții și parade –, care a ajuns în sfârșit și la noul Teatru Ziegfeld ca să vadă Rio

Rita. Pe toată durata vizitei lor, Lindbergh și mama sa fuseseră lăsați să stea într-un apartament mare din 270 Park Avenue, al cărui proprietar era nimeni altul decât Harry Frazee, cel care l-a vândut pe Babe Ruth echipei Yankees. Întâmplător, și Charles Nungesser vizitase clădirea lui Frazee de multe ori. Acolo locuise iubita sa Consuelo Hatmaker pe vremea când Nungesser îi făcea curte. Doamna Lindbergh a acceptat, fără tragere de inimă, să se întâlnească cu jurnaliștii în apartamentul lui Frazee, la un soi de conferință de presă neoficială. A fost o demonstrație a talentului său la materia „cum să nu răspunzi la întrebări”.

„Ce credeți că va face fiul dumneavoastră în continuare?”, a întrebat-o unul dintre reporteri.

Doamna Lindbergh a răspuns că habar nu are.

„V-a adus vreo amintire de la Paris?”, a întrebat altul. „Nu”. „V-ar plăcea să traversați odată Atlanticul în zbor împreună cu fiul dumneavoastră?” „Nu m-a invitat”. „Ce planuri aveți pentru următoarele câteva zile?” „Asta depinde de comitetul de organizare”.

Și tot așa încă vreo jumătate de oră, până când reporterii și-au epuizat întrebările, cu lungi răstimpuri de tăcere stânjenitoare. Când a intrat un asistent ca să anunțe că s-a încheiat conferința de presă, toată lumea a auzit-o pe doamna Lindbergh răsuflând ușurată. „Deja am spus prea multe”, a mărturisit ea.

Era evident că și Lindbergh, și mama lui erau cam ciudați. În seara paradei, ea și Charles, însoțiți de primarul Walker, au fost duși cu mașina la o proprietate din Long Island deținută de un multimilionar pe nume Clarence H. Mackay pentru un banchet urmat de dans. La scurt timp după cină, s-a observat că Lindbergh dispăruse. Panicat, Mackay a pus să se răscolească tot domeniul lui, neputând să-și închipuie ce se întâmplase cu invitatul lui de onoare. S-a dovedit că Lindbergh și mama lui plecaseră spre Manhattan fără zică nici „mulțumesc”, nici „la revedere” gazdei, guvernatorului, primarului sau vreunuia dintre ceilalți cinci sute de invitați. Evident, nici nu îl anunțaseră pe primar că-l lasă acolo fără mașină.

Timp de trei zile, pagina întâi și majoritatea celorlalte pagini ale cotidianului The New York Times i-au fost dedicate exclusiv lui Lindbergh. În ziua paradei, articolele despre Lindbergh ocupau primele 16 pagini ale ziarului. Există un interes atât de mare față de orice avea legătură cu Lindbergh, încât pe 15 iunie, când doamna Lindbergh s-a dus la



Pennsylvania Station ca să ia un tren cu care să se întoarcă în Vestul Mijlociu, a fost nevoie de un cordon de 500 de polițiști ca să stăvilească mulțimea.

Lindbergh era acum cea mai prețioasă marfă umană de pe planetă, așa că era bombardat cu propuneri de afaceri care mai de care mai îmbietoare – să facă filme, să scrie cărți și rubrici de ziar, să facă reclame la tot felul de produse, să joace în spectacole de vodevil, să călătorească prin lume ca să țină prelegeri. După cum povestea chiar el, i s-au oferit 500.000 de dolari și un procent din profituri ca să joace într-un film bazat pe povestea vieții lui și 50.000 de dolari ca să facă reclamă la o populară marcă de țigări. O altă companie îi oferea un milion de dolari dacă avea să o găsească pe fata visurilor lui și să se însoare cu ea, permițând ca întregul proces să fie immortalizat pe banda de celuloid. Personalități de prim rang de la Washington l-au îndemnat să intre în politică. „Mi s-a spus”, scria Lindbergh mai târziu, „că, dacă vreau să fac carieră în politică, am șanse mari să ajung la un moment dat președinte”.

Au fost atât de mulți oameni care au încercat să profite de numele lui Lindbergh fără ca acesta să-și dea acordul sau măcar să știe, încât a fost nevoit să angajeze detectivi particulari ca să-i dibuiască pe cei mai mârșavi. The New York Times cita exemplul unui întreprinzător din Cleveland care a găsit un individ pe nume Charles Lindbergh, mecanic la căile ferate, ce nu știa nimic despre aviație, și l-a pus oficial șef al unei companii numite Lindbergh Aeronautics Corporation, plănuind să vândă certificate de acțiuni în valoare de 100 de milioane de dolari publicului credul și plin de admirație.

Cel mai de seamă eveniment din săptămâna lui Lindbergh – sau din orice săptămână – a fost un dineu oferit în cinstea lui de orașul New York la Hotel Commodore. Potrivit ziarului The New York Times, ar fi fost 3 700 de invitați – doar bărbați, deoarece femeii nu au fost invitate. A fost cel mai mare dineu organizat vreodată în acest oraș. Ziarele s-au întrecut în enumerarea cantităților uriașe de mâncare și a veselei folosite – 1.000 de litri de supă de broască-țestoasă, 900 de kilograme de pește, 680 de kilograme de șunculiță țărănească, 2 700 de kilograme de carne de pui, 125 de galoane de mazăre, 15.000 de chifle, 2000 de căpățâni de salată verde, 380 de litri de cafea, 800 de litri de înghețată, 12.000 de felii de tort, 135 de kilograme de unt, 36.000 de câni și farfurii, 50.000 de tacâmuri – deși trebuie precizat că aceste cifre difereau de la un ziar la altul. Dineul era

programat să înceapă la 7, dar, din cauza haosului creat de mulțimea de oameni care încercau să-și găsească locul pe la mese, s-a făcut ora 9 până când au reușit în sfârșit să se așeze cu toții, ca să poată fi servită mâncarea. Discursurile au început abia la 11 – cu trei ore întârziere.

Faptul că viața lui Lindbergh era tot mai suprarrealistă și mai istovitoare a fost demonstrat în seara de 15 iunie. După o zi plină de discursuri și recepții, a reușit în sfârșit să ajungă la teatru ca să vadă Rio Rita, dar publicul era atât de entuziasmat că îl vede acolo, încât a trebuit să fie chemată poliția ca să-i potolească pe oameni și spectacolul a început cu mai bine de o oră întârziere. Cu mult înainte de final, Lindbergh a fost nevoit să plece ca să participe la o serată caritabilă pentru Nungesser și Coli, la noul Teatru Roxy. Acolo a stat politicos pe scaun timp de o oră, după care s-a strecurat pe o ușă de serviciu și a plecat la aerodromul Mitchel, unde și-a pus un combinezon de zbor peste smoching și a decolat, îndreptându-se spre Washington.

La Washington a verificat cu mare atenție reparațiile făcute la Spirit of St. Louis, a urcat în cockpitul pe care îl cunoștea atât de bine și s-a întors cu el la New York. La 7.30 dimineata a aterizat pe aerodromul Mitchel, mulțumit că era în sfârșit în avionul lui iubit. După ce a făcut un duș rapid și și-a schimbat hainele la apartamentul lui Frazee, și-a reluat aparițiile publice fără să pună geană pe geană.

După cum s-a dovedit, programul lui Lindbergh din ziua aceea era extrem de ambițios și total nerealist. A fost trimis să participe la o lungă paradă în Brooklyn, trebuind și să țină un discurs în fața a 200.000 de oameni în Prospect Park, urmat de un prânz oficial la o filială a Cavalerilor lui Columb. Urma să meargă la Yankee Stadium ca să se întâlnească cu jucătorii de la Yankees și să asiste la meciul lor cu St. Louis Browns, apoi să se întoarcă de urgență în Manhattan, unde i se înmâna Premiul Orteig la Hotel Brevoort, după care îl aștepta o cină oficială.

La Yankee Stadium, trei secțiuni ale zonei cu cele mai bune locuri fuseseră proaspăt vopsite special pentru Lindbergh și cei care îl însoțeau, iar 20.000 de fani au venit să-l aclame. Babe Ruth promisese să înscrie un homerun în onoarea lui, dar, când a început meciul, ia-l pe marele aviator de unde nu-i. Echipa și spectatorii au așteptat aproape o jumătate de oră să ajungă Lindbergh, dar, când s-a aflat că încă nu plecase din Manhattan, arbitrii au dat drumul la meci fără el.

Sezoanele de baseball se desfășoară lent și atunci nimănui nu îi trecea prin cap că sezonul acela avea să se dovedească a fi neobișnuit de neproductiv pentru Ruth și pentru ceilalți jucători de la Yankees. Chiar înainte de începerea sezonului, Ruth însuși i-a spus unui reporter că nu se așteaptă să-și doboare recordul de homerun-uri din 1921. „Ca să faci asta, trebuie s-o iei din timp, iar aruncătorii trebuie să arunce spre tine”, a zis el. „Eu nu o iau din timp, iar aruncătorii nu prea au mai aruncat spre mine de patru sezoane”. Parcă pentru a demonstra că are dreptate, a plecat de la primul meci plângându-se de ameteți și nu a lovit deloc mingea cu putere în prima lună a sezonului. Până pe 21 mai, ziua în care a aterizat Lindbergh la Paris, Ruth realizase doar nouă homerun-uri în 32 de meciuri.

Apoi s-au întâmplat două lucruri. Babe Comes Home a fost difuzat într-un mare număr de cinematografe din toată țara. Dumnezeu știe cum l-a însuflețit pe Ruth filmul ăsta, dar, chiar din momentul apariției lui pe ecrane, a înscris o grămadă de homerun-uri – cinci în două zile; în cazul unuia dintre ele, la Philadelphia, mingea a fost lovită atât de puternic, încât a ieșit din arenă, trecând peste o casă cu două etaje aflată vizavi. Până pe 7 iunie, totalul lui Ruth ajunsese la 18 – o cifră mult mai respectabilă și mai promițătoare. Două zile mai târziu, într-un meci cu echipa din Chicago, pe Yankee Stadium, Ruth a furat baza – ceva ce jucătorii burtoși de 32 de ani nu prea făceau de obicei. Brusc, sezonul devenea interesant.

Ținându-se de cuvânt, Ruth a înscris un homerun pentru Lindbergh în Ziua Lindbergh. S-a întâmplat la începutul primei reprize, în fața lui Tom Zachary, datorită căruia Ruth avea să realizeze un homerun și mai memorabil la sfârșitul sezonului. Lou Gehrig i-a urmat lui Ruth la bază și a lansat un homerun aproape fix în același loc. Din păcate, Lindbergh nu a mai ajuns la meci, așa că nu a apucat să le vadă. „Eu țineam homerun-ul ăla pentru el, iar el nici măcar nu vine”, a spus Ruth după aceea. „O fi crezând că asta-i o ligă de amatori”.

Lindbergh pur și simplu nu a putut ajunge la timp – și nu din vina lui. Întârziat la tot pasul de tot felul de oameni care voiau să-i vorbească, să-i strângă mâna, să-i atragă atenția o clipă, a ajuns la Yankee Stadium abia cu mult după 5 după-amiaza, când meciul era aproape gata, moment în care s-a hotărât că oricum nu mai are timp să intre, așa încât coloana lui de mașini a făcut cale întoarsă spre oraș, ca el să-și primească Premiul Orteig din mâna lui Raymond Orteig, la Hotel Brevoort din Greenwich Village. Acolo, ca

peste tot, îl aștepta o mulțime de oameni și a trebuit să fie escortat în clădire printr-o mare de mâini întinse.

Lindbergh începea să arate de-a dreptul surmenat din cauza programului infernal. Istoricul Hendrik Willem Van Loon, întâlnindu-se cu el în toiul acestui haos, scria sincer îngrijorat: „Nu am mai văzut niciodată pe cineva atât de îngrozitor de obosit ca băiatul ăsta al cărui creier încă îndeplinea o sarcină de care restul corpului nu mai era în stare. Încă trei zile din astea și cei care caută să se umple de glorie pe seama lui or să-l bage în mormânt”. În realitate, Lindbergh avea multe astfel de zile în față și urma să fie și mai rău.

Măcar s-a bucurat să-l cunoască pe Raymond Orteig, căci Orteig era un tip încântător și agreabil, care se pricepea să-i facă pe oameni să se simtă în largul lor. Își începuse viața în sărăcie, păscând oile în Pirineii francezi, dar în 1882, când avea 12 ani, plecase cu un unchi în America. Acolo a învățat singur engleza, și-a găsit de lucru ca ospătar la un hotel și a tot urcat pe scara socială până când a devenit primul șef de sală, apoi antrenorul și într-un final proprietarul a două dintre cele mai elegante hoteluri din Manhattan, Lafayette și Brevoort, amândouă aflate în Greenwich Village. Pe Orteig, Lindbergh îl izbăvea de niște chinuri groaznice. Premiul Orteig, oferit într-un moment de generozitate pripită, devenise un coșmar pentru francez. Șase oameni își pierduseră viața în încercarea de a câștiga premiul, iar până la triumful lui Lindbergh păruse că sunt toate șansele ca numărul lor să tot crească. Unii critici începuseră să remarce că Orteig, oricât ar fi fost de bine intenționat, era totuși un criminal – gând pe care, evident, nu putea să-l îndure.

Așa că i-a înmănat cecul lui Lindbergh ușurat și încântat – deși probabil că i-a fost cam peste mână să se despartă de o sumă atât de mare, căci 25.000 de dolari erau o grămadă de bani în 1927 și nici măcar pentru el nu erau chiar o nimica toată.

Adevărul e că afacerile lui Orteig mergeau din ce în ce mai prost, iar ceea ce îl omora era ceea ce îi omora pe mulți alții, uneori la propriu: Prohibiția.

## Capitolul 12

La un moment dat, pe 23 iunie 1927, Wilson B. Hickox, un bogat om de afaceri de 43 de ani din Cleveland, Ohio (care, întâmplător, locuia chiar

alături de ambasadorul american în Franța, Myron Herrick, în suburbia Cleveland Heights), s-a întors în camera sa de la Hotel Roosevelt după o seară petrecută în New York și și-a mai turnat un păhărel înainte de culcare.

Puțin după aceea, domnul Hickox a început să aibă niște senzații ciudate și neplăcute – o apăsare în gâtlee și în piept, o durere crâncenă care i se întindea în tot corpul. Poate că nu greșim prea mult dacă ne imaginăm că, scăpând paharul din mână, domnul Hickox s-a ridicat în picioare cu mare greutate și s-a îndreptat împleticindu-se spre ușă ca să strige după ajutor, în vreme ce simptomele se agravau cu iuțeală. Unul câte unul, sistemele sale biologice se blocau pe măsură ce efectele toxice ale stricninei îi afectau tot organismul. Domnul Hickox nu a mai apucat să ajungă la ușă, dându-și sufletul încet și chinuitor pe podeaua din camera lui, uluit, înfricoșat, incapabil să se miște.

Cel mai remarcabil lucru legat de moartea domnului Hickox nu era că fusese otrăvit, ci că îl ucisese chiar guvernul lui. Anii '20 au fost din multe puncte de vedere cel mai ciudat și mai extraordinar deceniu din istoria Americii, în special datorită Prohibiției. Acesta a fost de departe cel mai extrem, mai prost gândit, mai costisitor și mai ignorat experiment de inginerie socială făcut vreodată de o nație altfel rațională. A desființat peste noapte a cincea industrie ca mărime din America. A luat vreo două miliarde de dolari pe an din mâinile unor interese legitime și i-a lăsat la cheremul unor brute criminale. I-a transformat pe oamenii cinstiți în infractori și a determinat chiar o creștere a consumului de alcool în toată țara.

Totuși, nimic nu era mai ciudat decât faptul că a devenit politica declarată a guvernului Statelor Unite de a-i otrăvi pe unii cetățeni în încercarea de a-i feri de beție pe ceilalți. Domnul Hickox nu era cu nimic ieșit din comun, doar că în general victimele nu erau oameni bogați deoarece aceștia aveau grijă să-și procure băutura de la furnizori de încredere. De asta au dus-o așa de bine cei că Al Capone în timpul Prohibiției: nu își omorau clienții.

Domnul Hickox a murit din cauza unei probleme care nu fusese cântărită prea bine atunci când s-a instituit Prohibiția, și anume că alcoolul se folosește pentru tot felul de alte lucruri în afară de băuturi. Era (și în multe cazuri este și astăzi) un ingredient esențial al diluanților, antigelurilor, loțiunilor și antisepticelor, al soluțiilor pentru îmbălsămare și nu numai. Astfel, era necesar să se permită producerea lui în continuare în scopuri legitime. Inevitabil, o parte din acest alcool încă legal (de fapt o parte foarte

mare: 60 de milioane de galoane pe an, potrivit unei estimări) a fost deviată spre contrabandă. Pentru a face alcoolul industrial neatractiv pentru consum, guvernul s-a apucat să-l „denatureze”, amestecându-l cu otrăvuri cum ar fi stricnina și mercurul, care puteau să-i orbească, să-i schilodească ori să-i omoare pe cei care îl consumau. Alcoolul denaturat a devenit „noua băutură națională a Americii”, cum spunea voios un funcționar din timpul Prohibiției.

Estimările numărului celor care au murit în chinuri groaznice din cauză că au băut alcool denaturat variază foarte mult. În influența lor carte *Eating in America*, Root și de Rochemont afirmă că, numai în 1927, 11 700 de oameni au murit din cauză că au consumat băuturi otrăvite de guvern. Alte surse oferă cifre mult mai scăzute. Oricât de mic sau de mare ar fi totalul, este cu siguranță cel mai sinistru episod din istoria Americii, în care autoritățile au fost dispuse să le rezerve propriilor cetățeni o moarte îngrozitoare pentru că făceau un lucru care până nu demult fusese acceptat ca parte a vieții civilizate, care era încă legal aproape în toate celelalte țări ale lumii și care era evident inofensiv dacă nu se exagera.

Prohibiția, în aproape toate aspectele sale, a fost fie absurdă, fie ridicolă. Trezoreria a fost însărcinată cu aplicarea noilor legi, dar îi lipseau cu desăvârșire calificarea, fondurile sau râvna necesare pentru a face asta. Neprimind resurse din partea Congresului, Departamentul Prohibiției nu a angajat decât 1.520 de agenți<sup>10</sup>, căroră le-a dat sarcina imposibilă de a încerca să oprească producția și consumul de alcool într-o țară cu 100 de milioane de cetățeni (ceea ce însemna cam 75.000 de oameni per agent), pe o suprafață de nouă milioane de kilometri pătrați, păzind în același timp de contrabandiști linia de coastă și granița pe o distanță de 30.000 de kilometri. Guvernul federal se așteptăca statele să participe și ele activ și să aplice legile, dar aproape toate statele aveau tendința pronunțată de a nu face asta. În 1927, statele cheltuiau în medie de opt ori mai mult pentru aplicarea legilor privind pescuitul și vânătoarea decât pentru Prohibiție.

Costurile economice au fost imense pentru națiune. Guvernul federal a pierdut 500 de milioane de dolari pe an care veneau din accizele pentru alcool și băuturi alcoolice – aproape o zecime din venitul național. La nivelul statelor pierderile au fost adesea și mai mari. Înainte de Prohibiție jumătate din venitul statului New York venea din accize pe băuturi alcoolice. Nu e de mirare că statele nu prea voiau să aloce bani din bugetele lor și așa reduse ca să aplice o lege care le sărăcea.

Bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice s-au înmulțit ca ciupercile după ploaie. Pe o stradă din centrul Manhattanului s-au descoperit 32 de localuri unde se putea bea alcool. Băuturile alcoolice se găseau atât de ușor și adesea nici măcar nu se prea chinuia nimeni să le ascundă, încât uneori părea că Prohibiția nici nu există. La Chicago, unde erau în continuare vreo 20.000 de baruri, în unele cartiere acestea funcționau fățiș, fără a se preface că ar fi altceva. La New York, numărul barurilor a fost estimat la 32.000, de două ori mai mare decât înainte de Prohibiție.

Și, desigur, băuturile vândute în aceste localuri nu erau reglementate în niciun fel. La Chicago, un farmacist a vărsat într-o chiuvetă puțin whisky contrafăcut și a văzut uimit că acesta topea porțelanul, sfârâind. Curios să afle ce anume conținea whisky-ul contrafăcut, New York Telegram a angajat un chimist să testeze 341 de mostre culese de prin bodegile unde se vindea ilegal băutură. Printre ingredientele pe care le-a descoperit erau: kerosen, nicotină, benzen, benzol, formaldehidă, iod, acid sulfuric și săpun. A descoperit că aproximativ una din șase mostre prezenta un risc major pentru sănătate.

O întrebare justificată este cum s-a ajuns aici. În foarte mare măsură, răspunsul avea legătură cu un omuleț cu față sfioasă, mustață îngrijită și pince-nez pe nume Wayne B. Wheeler. În ciuda înfățișării sale vădit inofensive, Wheeler a fost o vreme cel mai temut și mai puternic om din America și – dacă nu crezi că oamenii ar trebui să moară în chinuri pentru că au băut un păhărel – poate și cel mai diabolic din cauza convingerilor lui greșite.

Wayne Bidwell Wheeler s-a născut în 1869 și a crescut la o fermă din estul statului Ohio. Într-o zi, un angajat de la fermă, beat, i-a înfipt din neatenție o furcă în picior. Deși se pare că, în afară de asta, nu a mai avut de suferit în mod direct din cauza băuturii, Wheeler și-a cultivat o ardoare aproape evanghelică pentru atingerea unui țel: să eradicheze consumul de băuturi alcoolice din viața americanilor.

După ce a devenit avocat, a ajuns șef al Ligii Antialcool din Ohio și acolo a demonstrat rapid că are talent pentru manipularea politică. În 1905 i s-a opus popularului guvernator al statului Ohio, care fusese ales cu doi ani înainte cu cel mai mare procent din istoria acestui stat și era adesea considerat viitorul candidat la președinție, dar care, din păcate, nu sprijinea

dorința Ligii Antialcoolice de a interzice băuturile în Ohio. Guvernatorul era Myron T. Herrick și avea să afle pe pielea lui că nu merită să i te opui lui Wayne B. Wheeler. Un maestru al propagandei, Wheeler nu s-a abătut niciodată de la unicul său scop, care era să-i elimine din funcții pe toți politicienii care nu susțineau din toată inima Prohibiția, și pentru asta avea să folosească orice mijloace. Adesea angaja detectivi particulari ca să afle lucruri compromițătoare despre unii oameni politici care nu îl sprijineau cu destul entuziasm și considera că șantajul este un mijloc cât se poate de legitim pentru a-și atinge scopurile.

Pentru el nu conta decât interzicerea alcoolului în America. În vreme ce alte organizații se implicau și în tot felul de probleme secundare – tutunul, fustele scurte, jazzul, chiar și politica poștei și deținerea de către stat a utilităților –, Wheeler nu a deviat niciodată de la singurul lui mesaj monoton: că băutura era cauza sărăciei, a căsniciilor distruse, a banilor pierduți și a tuturor celorlalte rele ale societății moderne.

Opunându-se apelului lui Wheeler la instituirea prohibiției pe teritoriul statului, Myron Herrick a dat impresia că este rupt de realitate și rece. A fost înfrânt rușinos și nu a mai deținut niciodată vreo funcție care se obținea în urma unor alegeri. Noua stea în ascensiune a politicii din Ohio era acum viceguvernatorul lui Herrick, Warren G. Harding, care nu se remarcase prin nimic până atunci. În toată America, politicienii au învățat rapid că trebuie fie să-l sprijine pe Wheeler și Liga Antialcool, fie să-și ia adio de la speranța de a mai fi realeși.

În timpul „wheelerismului”, cum a ajuns să fie numită strategia Ligii Antialcool, o mare parte din state au interzis alcoolul cu mult înainte de ratificarea legii Prohibiției. Până în 1917, 27 de state interziseseră în totalitate băuturile alcoolice și altele adoptaseră la rândul lor unele măsuri prohibitive. Puteai străbate o bună parte din țară – din Texas până în cele două Dakote și din Utah până pe coasta de est – fără să treci prin vreo zonă unde aveai voie să bei ceva. Doar în câteva avanposturi răzlețe, majoritatea orașe mari și zone industriale unde imigranții însetați se adunau în număr mare, mai era posibil să bei un păhărel în mod legal. Totuși, acestea erau locurile în care consumul de alcool avea rădăcini adânci și unde Liga Antialcool nu prea avea șanse să schimbe legile locale ori statale. Dar apoi Wheeler a avut un noroc chior: Primul Război Mondial.



Când a izbucnit Primul Război Mondial, majoritatea americanilor erau mulțumiți dacă rămânea un conflict îndepărtat, exclusiv european. Dar apoi Germania a făcut niște greșeli tactice care au schimbat radical această atitudine. Mai întâi, a început să bombardeze ținte civile. Acum am ajuns să ne obișnuim cu războaiele care implică atacuri împotriva civililor, dar în anii 1910 uciderea intenționată a unor oameni nevinovați era considerată de mulți un act de barbarie. Când, ca un soi de experiment, nemții au început să trimită un avion spre Paris în fiecare după-amiază, pe la ora 5, să lanseze o bombă asupra orașului, președintele Woodrow Wilson s-a înfuriat atât de tare, încât a trimis personal o scrisoare de protest autorităților germane.

După aceea, Germania a anunțat că va bombarda nave de pasageri aflate pe mare. În mai 1915, un submarin german a scufundat pachebotul Lusitania în timp ce acesta naviga în ape neutre, în largul coastei Irlandei, în apropiere de Kinsale. În doar 18 minute, Lusitania se afla sub apă, cu cei 1 200 de oameni de la bord. O treime dintre victime erau femei și copii; 128 dintre morți erau cetățeni americani, a căror țară nici măcar nu intrase în război. S-a stârnit imediat un val de indignare, dar Germania a agravat mult mai mult lucrurile declarând – aproape de necrezut – o zi de sărbătoare națională în cinstea măcelului. Dr. Bernhard Dernburg, șeful Crucii Roșii germane în Statele Unite, a afirmat că cei de la bordul Lusitaniei au primit ceea ce meritau. Expulzat din America, a avut noroc că a scăpat cu viață.

Alții nu au scăpat așa de ieftin. Un neamț din St. Louis, despre care se credea că și-a vorbit de rău despre țara adoptivă, a fost atacat de o gloată, legat fedeleș cu un steag american, târât pe străzi și linșat. Ulterior un juriu i-a declarat pe capii gloatei nevinovați pe motiv că fusese o „crimă patriotică”. Magazinele germanilor au fost boicotate sau li se spărgeau vitrinele cu pietre. Mulți dintre cei care aveau nume germane au hotărât ca, pentru siguranță, să le schimbe cu nume care să aibă o sonoritate mai puțin teutonică. Printre ei s-a numărat și Albert Schneider, care a devenit mai bine cunoscut în deceniul următor ca victimă a unei crime sub numele Albert Snyder. Restaurantele nu mai serveau mâncăruri nemțești sau le dădeau alte denumiri; cuvântul sauerkraut, care înseamnă varză murată, a fost înlocuit cu liberty cabbage. Unele comunități au scos în afara legii muzica compozitorilor germani. Pe principiul „paza bună trece primejdia rea”, Iowa a scos în afara legii conversațiile în alte limbi decât engleza în școli, la biserică și chiar și la telefon. Când unii au protestat pentru că erau forțați să renunțe la slujbele în limba lor natală, guvernatorul William L. Harding a

răspuns: „Nu are niciun rost să-și piardă cineva timpul rugându-se în altă limbă decât engleza. Dumnezeu nu ascultă decât limba engleză”.

Toată lumea a remarcat că aproape toate fabricile de bere din America erau deținute de persoane de origine germană și care se presupunea că au simpatii germane. Cei care promovau abținerea de la alcool au profitat de ocazie pentru a face consumul de bere să pară un adevărat act de trădare. „Ne luptăm cu trei dușmani: Germania, Austria și Băutura”, declară Kellogg's, compania care producea fulgi de porumb, într-o reclamă patriotică ce a circulat imediat după intrarea Americii în război. De fapt, nu era o afirmație nefondată. S-a dovedit că Alianța Națională Germano-Americană, o organizație finanțată în mare parte de fabricile de bere, nu numai că făcuse lobby împotriva Prohibiției, ci și, mai fățiș, în favoarea kaizerului Wilhelm. Combinația asta nu avea cum să atragă prea mulți simpatizanți.

Accentuarea sentimentelor antigermane a dat un avânt uriaș organizațiilor care militau împotriva distribuirii alcoolului. Al 18-lea Amendament, prin care producerea și consumul de alcool erau interzise, a parcurs rapid etapele ce precedau ratificarea, sub îndrumarea pricepută a revigoratei Ligi Antialcool, fiind aprobat pe rând de legislativele statelor. Pe 16 ianuarie 1919, Nebraska a devenit al 36-lea stat care l-a ratificat, obținându-se astfel majoritatea de trei pătrimi necesară pentru ca legea să fie aprobată și pusă în aplicare un an mai târziu.

Deși al 18-lea Amendament transforma Prohibiția într-o realitate juridică scoțând în afara legii băuturile alcoolice, nu definea modul în care se va face asta și nici măcar nu preciza ce anume era băutură alcoolică și ce nu. Pentru asta a fost nevoie de adoptarea unui adaos, numit Legea Volstead, care să precizeze detaliile. Legea a fost botezată după Andrew J. Volstead, care era tot din Minnesota, ca și Lindbergh, și a cărui principală trăsătură caracteristică era o mustață spectaculoasă ce semăna cu un covoraș din blană de urs. Deși nu punea picătură de alcool în gură, Volstead nu era fanatic și nu ar fi încercat niciodată să interzică alcoolul în toată țara. Numele lui a fost asociat cu această lege din simplul motiv că era președintele Comisiei Juridice a Camerei Reprezentanților, așa că lui i s-a cerut să întocmească proiectul. Deși numele lui Volstead a fost pe buzele tuturor în acel deceniu, el a fost respins de electorat la următoarele alegeri, așa că s-a întors în orașelul lui natal, Granite Falls din Minnesota, unde a practicat în tihnă avocatura, declarând că principalul său hobby era să

citească Congressional Record. Wayne Wheeler a pretins întotdeauna că de fapt el a fost cel care a conceput și a scris legea, afirmație contestată cu vehemență de Volstead, deși este ciudat că fiecare a vrut să-și asume meritele, deoarece legea s-a dovedit a fi uimitor de prost gândită.

Legea Volstead a fost propusă în Congres pe 19 mai 1919. Intențiile sale, prezentate succint într-un preambul, nu păreau foarte alarmante: „Să interzică băuturile alcoolice, să reglementeze fabricarea, producerea, utilizarea și vânzarea substanțelor cu conținut ridicat de alcool în alte scopuri decât consumul și să asigure furnizarea din abundență și promovarea utilizării alcoolului în cercetări științifice și în dezvoltarea industriei carburanților, a coloranților și a altor industrii legale”. Poate că nu era formulată prea elegant, dar atitudinea nu părea foarte amenințătoare. Abia în porțiunile scrise cu litere mărunte a descoperit toată lumea că Legea Volstead includea în categoria băuturilor alcoolice tot ce avea un conținut de alcool mai mare de 0,5% – cam cât avea și sauerkraut. Mulți dintre cei care susținuseră amendamentul privind Prohibiția presupuseseră că berea și vinurile nealcoolizate nu vor fi vizate. Abia acum au început să-și dea seama de amploarea – consternant de totală – pe care urma s-o aibă Prohibiția.

Acesta a fost probabil cel mai remarcabil aspect în ceea ce privește introducerea Prohibiției în America – faptul că pe mulți i-a luat prin surprindere. Iată ce scria Frederick Lewis Allen în *Only Yesterday*: „Țara a acceptat-o nu de bunăvoie, ci complet cu capul în nori”.

Prohibiția era atât de prost gândită, în atâtea sensuri, încât toți cei care au susținut-o ca principiu au fost oripilați de felul cum a evoluat ea în practică. În primul rând, a introdus un grad cu totul nou de pericolozitate în viața americanilor. Rata criminalității la nivel național a crescut cu aproape o treime după instituirea Prohibiției. Era periculos să fii agent al Prohibiției – în primii doi ani și jumătate ai Prohibiției au căzut la datorie 30 de agenți –, dar era periculos și să fii în preajma agenților, căci adesea se dovedeau a fi mereu cu degetul pe trăgaci. Numai la Chicago agenții Prohibiției au împușcat 23 de civili nevinovați într-un deceniu și ceva.

În ciuda riscurilor, agenții Prohibiției erau plătiți mai puțin decât gunoierii, ceea ce nu făcea decât să favorizeze corupția. Un truc frecvent al agenților era să confişte băuturi spirtoase, apoi să le vândă imediat înapoi tocmai celor de la care le confiscaseră. Mita era la ordinea zilei. În medie, localurile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice le plăteau cam 400 de

dolari pe lună polițiștilor și funcționarilor din administrația locală, ceea ce însemna în total cam 150 de milioane de dolari pe an numai în New York. Pe scurt, o grămadă de oameni făceau o grămadă de bani datorită Prohibiției.

Tentațiile corupției depășeau cu mult țărmurile Americii. Canada, presată de Statele Unite, i-a împiedicat pe producătorii săi de bere și de băuturi spirtoase să-și vândă marfa americanilor, însă contrabandiștii, mereu descurcăreți, au găsit o alternativă sub forma puțin cunoscutului teritoriu Saint-Pierre și Miquelon, la mică distanță spre sud față de insula Newfoundland. Printr-un accident al istoriei, aceste „două petice de arbuști și granit” din nordul Oceanului Atlantic aparțineau Franței din 1763, așa încât erau în afara jurisdicției americanilor și canadienilor. Peste noapte, Saint-Pierre și Miquelon a devenit cel mai mare importator de băuturi alcoolice din lume. A importat trei milioane de sticle de șampanie, devenind astfel cea mai mare piață a Franței de peste mări, precum și cantități uriașe de coniac, armagnac, calvados și alte băuturi spirtoase.

Când autoritățile americane i-au cerut să explice cum se face că 4.000 de oameni au devenit brusc mari iubitori de alcool, guvernatorul a răspuns, cu un aplomb galic, că el nu are cunoștință de vreo creștere semnificativă a importurilor de alcool și că nu observase cele 20 și ceva de depozite mari noi-nouțe care răsăriseră în jurul principalului port din Saint-Pierre, dar a promis că se va interesa. Ulterior, le-a confirmat americanilor că, într-adevăr, acum era niște vin pe Saint-Pierre și Miquelon, dar toată cantitatea urma să fie trimisă în Bahamas, unde consumul de alcool era legal. Aparent, la Saint-Pierre făcea doar un popas.

Prohibiția a alimentat foarte mult și ipocrizia. În vara anului 1926, colonelul Ned Green, administrator al Prohibiției în nordul Californiei, a fost suspendat după ce a ieșit la iveală că organizase cocteiluri la sediul său oficial din San Francisco. „Ar fi trebuit să fiu suspendat de mult”, le-a spus el afabil reporterilor.

Nici măcar atunci când guvernul confisca băuturi spirtoase ilicite nu prea se omora să le păzească. La Chicago, în vara anului 1920, 500.000 de litri de whisky – 670.000 de sticle – au dispărut dintr-o magazie unde fuseseră depozitați după confiscare. Paznicii de noapte care fuseseră de serviciu au pretins – nu tocmai convingător, trebuie precizat – că nu observaseră nimic suspect în niciun moment cât fuseseră în tură. La nivel național, documentele arătau că, dintre cei 190 de milioane de litri de

whisky stocat în depozite ale guvernului la începutul Prohibiției, lipseau două treimi atunci când aceasta a luat sfârșit, în 1933.

Oricum, legile Prohibiției erau aproape imposibil de aplicat pentru că erau pline de lacune. Medicii le puteau prescrie legal whisky pacienților lor și o făceau cu atâta entuziasm, încât spre sfârșitul anilor '20 câștigau 40 de milioane de dolari pe an. În majoritatea cazurilor, potrivit revistei The New Yorker, medicii dădeau pur și simplu rețete în alb. (În săptămâna zborului lui Lindbergh spre Paris, comisarul Prohibiției James M. Doran a autorizat producerea a încă 11 milioane de litri de whisky pentru scopuri medicinale. Atunci când i s-a sugerat că e cam mult whisky pentru un scop atât de restrâns, un funcționar de la Trezorerie a răspuns că stocurile se epuizau rapid „din cauza evaporării”).

Anumitor grupuri religioase li se permitea să se aprovizioneze cu băuturi alcoolice care erau folosite în scopuri sacramentale; și această piață s-a dovedit a fi remarcabil de robustă. Un viticultor din California oferea 14 tipuri de vinuri de împărțășanie, inclusiv porto și Xeres, sugerând că poate nu se intenționa sfințirea tuturor, ca să zic așa. În California, suprafața terenurilor destinate culturilor de viță-de-vie chiar a crescut în primii cinci ani ai Prohibiției de la 100.000 de acri la aproape 700.000 – și nu pentru că oamenii ar fi mâncat brusc foarte mulți struguri, ci pentru că nu se importa niciun fel de vin, așa că a crescut cererea de struguri americani pentru a satisface o piață în plină ascensiune.

Deși era ilegal să faci vin pentru consumul privat, proprietarii de podgorii puteau expedia pachete de concentrat de struguri, care putea fi transformat în vin la domiciliu. În caz că nu se prindea toată lumea, pe pachete erau tipărite cu litere mari avertismente: „Atenție: fermentează și se transformă în vin în maximum 60 de zile”. Din nefericire pentru iubitorii de vinuri rafinate, viticultorii și-au scos majoritatea viilor pe care le aveau deja și au plantat alte soiuri de viță-de-vie pentru a produce cantitate, nu și calitate. Avea să treacă o generație până să-și revină podgoriile din California.

Pierderea dreptului de a vinde băuturi spirtoase a afectat grav multe restaurante. La New York, printre victime se numărau Shanley's, Rector's, Sherry's și Browne's Chop House – toate extrem de populare. Delmonico's, cel mai vechi dintre toate, a rezistat până în 1923, după care s-a dat bătut cu puțin înainte de centenarul său. În general, consumul de băuturi alcoolice s-a mutat în bodegile care le vindeau ilegal, deși nu erau cine știe ce localuri

elegante. Printre cele mai cunoscute se numărau Hyena Club (Clubul Hiena), Furnace (Cuptorul), Ha! Ha! Eugenic Club (Clubul Eugenic), Sawdust Inn (Hanul Rumegușul) și Club Pansy (Clubul Panseluța). Cei cărora le plăcea să asculte și muzică atunci când beau ceva trebuiau să se ducă în Harlem. Acolo veneau oameni cu duiumul la Bamboo Inn (Hanul Bambusul), Lenox Club (Clubul Lenox), Clam House (Casa Scoicilor), Smalls' Paradise (Paradisul lui Smalls), Tillie's Chicken Shack (Cotineața lui Tillie), Cotton Club (Clubul Bumbacului) și la un local cu nume memorabil, Drool Inn (Hanul Balelor), printre multe altele. Duminică seara era cel mai grozav. Clienții puteau asculta cea mai bună și mai originală muzică în interpretarea unei constelații de talente: Duke Ellington, Cab Calloway, Fats Waller, Eubie Blake, Bessie Smith, Bill Basie (care avea să devină mai târziu Count Basie), Louis Armstrong și mulți, mulți alții. În multe cluburi din Harlem nu aveau acces decât albi. Singurele persoane de culoare din local erau chelnerii și artiștii. Taxele speciale în cele mai populare cluburi puteau ajunge și la 20 de dolari – aproape cât salariul mediu pe săptămână – și vreo două rânduri de băuturi puteau costa cam încă o dată pe-atât.

Încercările de aplicare a legii erau cel mult sporadice, dar din când în când o autoritate sau alta se punea serios pe treabă. În martie 1925, Emory Buckner, un avocat de succes, a început să aplice legea Prohibiției la New York și a găsit o nouă strategie care, o vreme, i-a făcut să tremure pe consumatorii de băuturi alcoolice și pe cei care le vindeau.

Buckner a început să pună lacătul pe orice local descoperit că încalcă Legea Volstead. Legea îi permitea să închidă astfel de localuri pentru un an fără să se ajungă la tribunal. Așa că acum, în loc să aresteze câțiva bieți chelneri și barmani care puteau fi înlocuiți ușor, așa cum se întâmplase în general, era posibil să lovească chiar în proprietari acolo unde îi dureau mai tare, în bilanțul contabil. Buckner a anunțat că plănuiește să închidă o mie de localuri din New York și a început cu cele mai faimoase și mai vizibile dintre ele, precum Clubul El Fay, administrat de Texas Guinan, și Silver Slipper al lui Owney Madden. Era un atac direct la adresa băutorilor mai sofisticati din acest oraș, care aproape că au intrat în panică.

Din fericire pentru cluburi, criza s-a dovedit a fi doar temporară. Prohibiția era mult prea profitabilă ca să fie înfrântă așa de ușor. Cel puțin un club a folosit strategia lui Buckner ca acoperire; lăsa lacătul pe ușa de la intrarea din față și își primea clienții pe o ușă mai modestă din dos. Altele

pur și simplu s-au mutat, schimbându-și și numele, astfel încât Clubul El Fay s-a transformat pe rând în Clubul Del Fay, Fay's Follies, Club Intime, Club Abbey, Salon Royal și Three Hundred Club – deși toată lumea le numea „La Texas Guinan”, după bine-cunoscuta lor proprietară. Guinan era un personaj destul de impresionant. De loc din Waco, avea 43 de ani în 1927 și era corpolentă, cu părul platinat și un zâmbet larg. Avea și un nărav: era cam spurcată la gură, mai ales cu clienții care erau mai strânși la pungă, dar nu se supăra nimeni din cauza asta – ba chiar dimpotrivă. Avea o vorbă: „Salut, fraiere”. Cele mai multe dintre cluburile sale erau mici și ticsite de lume. Dansatoarele erau adesea aproape goale și revoltător de tinere. Ruby Keeler a debutat la Tex Guinan când nu avea decât 14 ani și a plecat trei ani mai târziu, când s-a căsătorit cu Al Jolson – care, ca atâția alții, s-a îndrăgostit de silueta ei zveltă și de buzele ei subțiri, dar fermecătoare. O altă dansatoare a lui Guinan, Ruby Stevens, a devenit cunoscută mai târziu sub numele Barbara Stanwyck.

Guinan își asuma rolul de maestru de ceremonii. Ținea foarte mult la fetele ei, dar nu prea le lua în serios talentul. „Ei bine, fătuca asta nu e ea cine știe ce cântăreață”, zicea ea. „A învățat să cânte făcând un curs prin corespondență și a mai și chiulit, dar e cea mai simpatică fetișoară din tot spectacolul, așa că vreau s-o primiți cu aplauze”. (Se spunea că „a primi cu aplauze” era tot o vorbă inventată de Guinan.) Ea a devenit atât de celebră pentru că i s-a pus lacăt pe ușă, încât frații Shubert au distribuit-o în rolul principal dintr-un spectacol de revistă de pe Broadway intitulat Lacătele din 1927.

Cum cluburile puteau fi închise în orice moment, se cheltuiau cât mai puțini bani pe condiții și pe decorațiuni. Pe clienți nu părea să-i deranjeze asta atât timp cât puteau bea ceva ca lumea. Localurile mai publice și mai greu de mutat, ca hotelurile, aveau mai puține opțiuni. Barul de la Hotel Knickerbocker (unde se zice că s-ar fi născut martini-ul sec) încasa 4.000 de dolari pe zi înainte de Prohibiție, sumă deloc ușor de compensat. Fără profitul de la bar, Knickerbocker a dat faliment. La fel a pățit și Hotel Manhattan, unde a fost creat pentru prima dată cocteilul numit manhattan. Unele hoteluri au încercat să se mențină pe linia de plutire oferind așa-numitele „tratații” – gheață, sifon, bitter și așa mai departe – în care clientul putea să-și toarne și alcool, dar asta nu prea compensa banii câștigați înainte din vânzarea băuturilor spirtoase. Altele au continuat să vândă alcool pe sub

mână, în speranța că autoritățile nu vor băga de seamă. Mai devreme sau mai târziu descopereau aproape toate că au sperat zadarnic.

În martie 1926, Buckner a închis restaurantul Hotelului Brevoort pentru șase luni. Asta însemna că hotelul rămânea nu doar fără toate veniturile obținute din vânzarea de băuturi spirtoase, ci și fără restaurantul care servea mâncare. Nu mai putea să le ofere nici măcar micul dejun oaspeților săi, așa că mulți clienți nu au mai călcat deloc pe-acolo. Până la urmă, Raymond Orteig nu a mai putut s-o scoată la capăt, așa că a închis Hotelul Brevoort.

Politica lui Buckner de închidere a localurilor a prins, ajungând să fie aplicată în toată țara, inclusiv în cazul unui sequoia din California în trunchiul căruia s-a descoperit un alambic ilegal (deși asta sună suspect de mult a știre de senzație). În total, în 1925 – anul de vârf – autoritățile au închis aproximativ 4 700 de localuri de pe tot cuprinsul Americii.

Interesant este că Buckner nu credea cu adevărat în Prohibiție și recunoștea că o aplică doar pentru că așa spunea legea, și nu din vreo convingere morală. „Pe mine nu prea mă interesează chestia asta, decât ca problemă juridică”, a explicat el. Nu ascundea faptul că și el consumase adesea băuturi (dar nu și după ce fusese numit procuror). Toată povestea era o mare greșală, după părerea sa. „A generat o situație în care infracționalitatea a crescut foarte mult, cu toate ramificațiile sale: sperjur, crime, otrăvirea morală a unor funcționari publici, ultraj, furturi și tot felul de alte fărădelegi. Tot binele pe care îl poate face legea nu este nimic pe lângă seria de infracțiuni grave pe care le generează în fiecare zi”.

Aproape toată lumea recunoștea că Prohibiția este un eșec colosal și totuși națiunea a menținut-o timp de 13 ani. O poezie publicată în populara rubrică „The Conning Tower” a lui Franklin Pierce Adams din The New York World surprindea perfect atitudinea oficialităților:

*Prohibiția dă greș în toate.  
Și ne place.  
Vicii ar stârpi, însă nu poate.  
Și ne place.  
Lasă-n urmă șpăgi, lasă noroaie,  
În țară fărădelegi o droaie,  
Nu prohibește ce-i pe sub tejghea –  
Dar nu-i nimic, nouă ne place-așa.*



De fapt, tocmai pentru că Prohibiția nu prea funcționa Wheeler și susținătorii lui insistau ca guvernul să otrăvească alcoolul industrial. Alți aditivi, precum săpunul sau detergenții, ar fi putut și ei să dea un gust rău băuturilor, dar fanaticii abstinentei nu se mulțumeau cu atât. Wheeler credea sincer că oamenii care beau alcool otrăvit primeau ceea ce meritau. În opinia lui, era vorba despre „sinucidere cu bună știință”. Pastorul John Roach Straton, pe care l-am lăsat sperând că Ruth Snyder va fi executată cât mai rapid, era și mai intransigent. Atunci când a aflat că și guvernatorul, și procurorul general ai statului Indiana le administraseră, la recomandarea medicului, mici doze de whisky unor persoane dragi care erau grav bolnave, Straton a declarat: „Mai bine își lăsau rudele să moară și mureau și ei decât să încalce jurământul pe care l-au depus când au fost investiți în funcții”.

În iunie 1927, Prohibiția părea că va dura la nesfârșit. În realitate, era pe punctul de a ajunge la un punct de cotitură. Deși încă nu erau semne vizibile, pentru Wayne Wheeler vara anului 1927 avea să se dovedească a fi cea mai groaznică din viața lui – și ultima.

## Capitolul 13

După ce i-a înmănat lui Charles Lindbergh Crucea pentru Distincție în Zbor, pe 11 iunie, Calvin Coolidge nu a pierdut timpul. Imediat ce a putut pleca fără să bată la ochi, s-a dus cu doamna Coolidge la Union Station, unde îi aștepta un tren special care urma să-i ducă, pe ei și o mică armată de reporteri și membri ai staffului prezidențial – vreo 75 de oameni cu totul, plus doi collie și o ratoniță pe nume Rebecca –, în Dakota de Sud pentru o lungă vacanță de vară. Coolidge suferea de indigestie cronică și de astm, așa că abia aștepta să plece din Washingtonul îmbâcsit la aer curat, în vest. Era prima dată când Casa Albă se muta atât de departe.

Într-adevăr, în următoarele trei luni sediul guvernului Statelor Unite avea să fie liceul din Rapid City. Dar soții Coolidge aveau să locuiască la 51 de kilometri distanță, la o reședință numită Cabana de Vânătoare a Statului, la poalele muntelui Harney din Custer State Park. „Cabana de Vânătoare a Statului” sună destul de pompos, dar în realitate soții Coolidge aveau la dispoziție doar un salon și un dormitor, cu baia pe hol. Dar asta nu îi deranja absolut deloc. Totul era mai simplu pe vremea aceea.

Președintelui Coolidge îi plăcea la nebunie să se vadă în jurnalele de știri. Cum nu a ajuns la cabană decât după lăsarea serii, a doua zi dimineață

a pus toată suita prezidențială – care acum ajunsese la vreo două sute de oameni, cu tot cu funcționarii locali și personalul auxiliar – să încarce din nou în mașini toate gențile și valizele, să meargă înapoi pe drum vreo două sute de metri și să facă o reconstituire a sosirii cuplului prezidențial, astfel încât camerele de filmat să înregistreze acest moment istoric fictiv.

Pentru statul Dakota de Sud, prezența președintelui era ceva nemaipomenit. Căuta cu disperare să fie perceput drept o destinație turistică atractivă. Cuiva i-a trecut prin cap că, dacă președintele era văzut delectându-se la pescuit în apele sclipitoare din acest stat, poate că și alți pescari vor fi tentați să vină aici. Pentru a se asigura că planul va avea succes, au fost trimiși două mii de păstrăvi maturi de la păstrăvăria din Spearfish. Păstrăvii – toți mari, lenevoși și obișnuiți de mici să fie hrăniți de mâna omului – au fost vărsați în taină într-un ochi de apă de lângă reședința lui Coolidge, neavând nicio cale de scăpare pentru că în apă fuseseră instalate strategic niște plase întinse între cele două maluri. Spre consternarea gazdelor sale, Coolidge a declarat că pe el nu îl interesează pescuitul. Până la urmă s-a lăsat convins să facă o încercare. Îmbrăcat la costum, a lansat în apă cârligul cu momeală al unei undițe. Instantaneu, peștii argintii, hămesiți, au început să se agite frenetic în jurul cârligului și în clipa următoare Coolidge a scos din apă o pradă care se zbătea de mama focului. Pe față i s-a lățit un zâmbet, iar după aceea nu mai putea fi dezlipit de malul pârâului. El și doamna Coolidge mâncau la cină, mândri nevoie mare, păstrăvii pe care îi prindea el în fiecare zi, chiar dacă, în opinia generală, aveau un gust oribil. Însă lui Coolidge nu îi plăcea să pună mâna pe râme, așa că îi puneă pe ofițerii lui de securitate să facă asta. Lăsând la o parte râmele, era în culmea fericirii.

În vreme ce soții Coolidge se relaxau în Black Hills, Charles Lindbergh continua, cu tot mai puțin entuziasm, să primească adorația poporului american. Alva Johnston, scriind din St. Louis pentru The New York Times, a fost frapat de cât de neimpresionat părea Lindbergh de parada și celelalte festivități organizate acolo în cinstea lui. „Colonelul Lindbergh nu a dat de înțeles nicio clipă, nici prin expresia feței, nici prin vreun gest, că pricepe că demonstrația aceea era pentru el”, scria Johnston. „Nu zâmbea și nu făcea cu mâna. Nimic nu îl făcea să înțeleagă că acel spectacol strălucitor și vuietul asurzitor al mulțimii erau un omagiu adus lui”. În ziua următoare Lindbergh a încântat un public de 100.000 de spectatori adunați în Forest

Park cu acrobații aeriene, dar, când a aterizat, dispoziția i s-a schimbat brusc. „Atmosfera de sărbătoare s-a risipit pentru el atunci când a coborât din nou cu picioarele pe pământ”, relatează Johnston. „Imediat ce a ieșit din elementul lui, și-a luat din nou fața aceea serioasă și mohorâtă. Nu se simte tocmai în largul lui la sol”.

Lucrurile s-au înrăutățit și mai mult. De la St. Louis, Lindbergh a zburat în Dayton, Ohio, ca să-l viziteze pe Orville Wright, care, împreună cu fratele său Wilbur – care murise între timp –, inventase aeroplanul. Încântate, autoritățile orașului au organizat în grabă o paradă și o recepție, dar, spre consternarea lor, Lindbergh a refuzat să ia parte la acestea, motivând că venise să facă o vizită particulară. Când locuitorii orașului au aflat, dezamăgiți, că Lindbergh le refuzase omagiul, mulți s-au dus acasă la Wright și au cerut să-l vadă pe eroul lor. Văzând că Lindbergh tot nu vrea să iasă, oamenii au început să se agite, amenințând că vor distruge casa lui Wright. Abia atunci Lindbergh, la rugămințile lui Wright, care se temea pentru proprietatea lui, a ieșit pe un balcon și a făcut cu mâna mulțimii.

Când Lindbergh s-a întors la New York via aerodromul Mitchel, pe 24 iunie, reporterilor li s-a părut aproape morocănos. „Colonelul Lindbergh părea mult mai obosit decât acum o săptămână, când a plecat din New York. Nu a schițat niciun zâmbet”, scria alt reporter de la Times. Când Lindbergh era pe punctul de a urca într-un automobil ca să se ducă în Manhattan, o fată drăguță a alergat la el și l-a întrebat dacă poate să-i strângă mâna. Reacția lui Lindbergh i-a luat pe toți prin surprindere. „S-a uitat urât la ea și i-a zis: «Nu strâng mâna nimănui», trăgându-și repede brațul”, scrie reporterul de la Times. În mod vizibil, fata a fost extrem de dezamăgită, iar Lindbergh era stânjenit, dar părea că nu e în stare să se comporte mai degajat și cu mai multă chibzuință.

Totuși, lumea se încăpățâna să-l privească doar ca pe un erou inimos, iar presa nu a mai comentat nimic despre expresia lui curios de indiferentă și despre lipsa de entuziasm față de cei care îl adora, reîncepând să-l prezinte ca pe eroul binevoitor pe care și-l dorea toată lumea.

În vreme ce Lindbergh frângea inimi pe aerodromul Mitchel, comandorul Richard Byrd continua să-i lase cu gura căscată pe ceilalți aviatori la Roosevelt. La capătul pistei, de unde începea decolarea, fusese ridicată o rampă specială de pământ, înaltă de aproape doi metri și lungă de vreo 15, ca să ajute America să-și ia zborul. De trei ori a fost urcat avionul în vârful rampei și de trei ori Byrd, scrutând cerul cu o expresie gravă, a

spus că amână decolarea. Întârzierile astea „începeau să fie mai mult decât ridicole”, spunea furios Fokker.

După ce echipa îl pierduse definitiv pe Floyd Bennett, Byrd l-a numit pilot principal pe Bert Acosta. Bronzat și cu alură de donjuan, cu origini exotice, mexicano-amerindiene, Acosta era faimos pentru succesul său la femei. „Farmecul lui latin și vocea gravă, cu vino-ncoace făceau prăpăd printre femei”, scria un biograf, plin de admirație. „Dacă ar fi jucat în filme, ar fi putut fi un alt Valentino”. Acosta era și unul dintre cei mai curajoși piloți din lume când venea vorba de acrobații. Specialitatea lui era să culeagă de pe sol o batistă cu vârful aripilor. Deloc surprinzător, aceste aptitudini aveau să se dovedească a fi irelevante în timpul traversării oceanului.

Ca să-l ajute pe Acosta, Byrd l-a ales drept copilot pe norvegianul Bernt Balchen, deși Balchen a fost înscris oficial doar în calitate de mecanic și pilot de schimb, pentru că Rodman Wanamaker voia ca tot acest proiect să fie exclusiv american. Lui Balchen i s-a permis să-i însoțească doar după ce a acceptat să solicite cetățenia americană. La o conferință de presă, Byrd a spus că Balchen era în esență pasager, deși poate i se va permite să navigheze puțin când Byrd va fi ocupat cu altele. În realitate, Balchen a pilotat aproape tot drumul.

În timpul unuia dintre zborurile de probă pe care le-a făcut cu Acosta, Balchen și-a făcut o idee despre problemele cu care se confrunta echipajul. Când America a intrat în nori, Acosta a devenit tensionat și agitat. În doar câteva minute avionul a început să se rotească periculos. Balchen a pus mâna pe manșă, iar Acosta i-a cedat-o bucuros. „Eu nu zbor decât când e senin”, i-a zis Acosta, roșind. „Dacă apare vreun norișor, rămân la sol”. S-a dovedit că Acosta habar nu avea cum să zboare cu ajutorul instrumentelor. Avionul lui Byrd a reușit să ajungă în Franța numai pentru că Balchen a fost dispus să piloteze cea mai mare parte a drumului, fără să-și atribuie niciun merit sau vreo fărmă de glorie.

Al patrulea membru al echipajului era și cel mai necunoscut dintre toți. George Noville, radiooperatorul de bord, se apropia de pensie, avea ochelari și era total ignorat de istorie. Era fiul unui fabricant de pălării bogat din Cleveland (un personaj îndeajuns de important ca să merite un necrolog în The New York Times, lucru de care fiul său nu a avut parte). Dacă Noville i-a impresionat cu ceva pe ceilalți aviatori, nimeni nu a catadicsit să noteze

asta undeva. Abia dacă este pomenit în autobiografia lui Byrd și în cea a lui Balchen, lipsește cu totul din toate celelalte și el personal nu a scris nimic.

Cât despre Byrd, acesta era un om remarcabil, dar foarte greu de deslușit. Fire aventuroasă, făcuse prima călătorie în jurul lumii la vârsta de doar 12 ani, după ce i-a convins pe părinții lui – care, evident, erau extrem de indulgenți – să-l lase să se ducă singur în Filipine, în vizită la familia unui prieten, și apoi să se întoarcă acasă pe partea cealaltă a globului. Când a încheiat această circumnavigație, avea aproape 14 ani.

Byrd era isteț, chipeș, destul de curajos și fără îndoială generos, dar dădea dovadă și de o vanitate, o infatuare și un egocentrism aproape patologice. Fiecare cuvânt pe care l-a scris despre sine îl face să pară cutezător, calm și înțelept. Iar mai presus de toate, era, foarte probabil, și un mare mincinos.

Pe 9 mai 1926 – cu aproximativ un an înainte de dispariția lui Nungesser și Coli – Byrd și Floyd Bennett au realizat un zbor celebru pornind din Spitsbergen, o insulă din Oceanul Arctic, până la Polul Nord și înapoi, în 15 ore și jumătate, întrecându-l la mustață pe exploratorul norvegian Roald Amundsen (care zbura cu un dirijabil pilotat de Umberto Nobile, alt aviator italian fascist). Zborul lui Byrd peste Polul Nord a fost considerat mult timp o mare reușită. Byrd a fost avansat la gradul de comandor și răsplătit din plin cu parade și medalii la întoarcerea acasă. Unii își botezau copiii după el. Au fost străzi care au primit numele lui. Un admirator entuziasmat peste măsură a scris chiar o biografie a câinelui său, Igloo.

Totuși, de la bun început, au existat îndoieli cu privire la veridicitatea reușitei lui Byrd. Unii observatori cu experiență nu vedeau cum ar fi putut Byrd și Bennett să facă drumul dus-întors în 15 ore și jumătate. Balchen zburase mult cu același avion și nu reușise niciodată să crească viteza de croazieră la mai mult de 65 de noduri (120, 38 kilometri pe oră). Pentru ca Byrd să ajungă la Pol, ar fi fost nevoie de o viteză de croazieră cu aproape o treime mai mare. În plus, pentru zborul peste Polul Nord avionul lui Byrd fusese echipat cu niște schiuri imense ca să aterizeze pe zăpadă, ceea ce creștea foarte mult rezistența aparatului și reducea probabil viteza cu vreo opt kilometri pe oră. Când Balchen i-a spus lui Bennett că nu pricepe cum ajunseseră până la Polul Nord și înapoi într-un timp atât de scurt, Bennett i-a răspuns: „Nu am ajuns”. I-a mărturisit lui Balchen că apăruse o scurgere de ulei imediat după decolare și că zburaseră în cerc 14 ore, fără să piardă niciun moment din ochi Spitsbergenul.

Ani de-a rândul s-a zvonit că Byrd cel puțin își exagerase succesul, iar suspiciunile au fost întărite și de faptul că familia sa a refuzat mult timp să-i lase pe cercetători să-i examineze documentele. Abia în 1996, după ce arhiva lui Byrd a fost achiziționată de Ohio State University pentru noul său Centru de Cercetări Polare Byrd, a putut fi studiat jurnalul lui ce relatează acest zbor. S-au descoperit astfel ștersături masive în locurile în care Byrd calculase distanța parcursă, ceea ce i-a făcut pe mulți să conchidă că și-a falsificat raportul. O interpretare mai generoasă ar fi că a făcut o greșală la primul calcul și că apoi a luat-o de la capăt. Nimeni nu poate spune cu siguranță, dar, potrivit lui Alex Spencer de la Muzeul Național al Aerului și Spațiului din Washington, în general opinia larg răspândită acum printre specialiști este că Byrd și Bennett nu au ajuns la Polul Nord.

Cert este că în 1959, când a fost publicată autobiografia lui Balchen, la doi ani după moartea lui Byrd, acesta a pus sub semnul întrebării succesul acestuia. Familia lui Byrd a protestat vehement. Cedând presiunilor, editura a acceptat să elimine mai multe pasaje din autobiografia lui Balchen și să retragă de pe piață primele patru mii de exemplare tipărite. Între timp Balchen devenise cetățean american și era un membru respectat al forțelor aeriene ale Statelor Unite, dar se spune că senatorul Harry Byrd, fratele exploratorului, ar fi împiedicat avansarea lui Balchen la gradul de comandant de brigadă și ar fi aranjat să fie trecut în rezervă fără prea mare tam-tam. Balchen și-a petrecut restul carierei citind în biblioteca Pentagonului.

Tocmai când lumea începea să se întrebe dacă Byrd va mai pleca vreodată spre Europa, s-a hotărât și el în sfârșit. Pe 29 iunie, spre dimineață, America a fost poziționată pe rampa de decolare, gata să pornească imediat ce mijeau zorile. Avea să fie primul avion de mari dimensiuni care încerca să decoleze pentru o traversare a Atlanticului după ce aparatul de zbor al lui Fonck se prăbușise, fiind mistuit de flăcări – iar America implica și mai multe riscuri din cauza încărcăturii exagerat de mari. Numai echipamentele radio cântăreau 360 de kilograme. Byrd a luat de toate la bord, ca să fie pregătit pentru orice eventualitate. Și-a luat chiar și un zmeu, pe care credea că îl va putea folosi atât ca antenă pentru radio, cât și ca velă care să ajute avionul să se deplaseze pe apă în caz că erau nevoiți să amerizeze forțat. Și-a mai luat două bărci de salvare, rații de mâncare pentru trei săptămâni, o tolă cu scrisori expediate par avion și un steag american „sfințit”, pe care

voia să-l ofere în dar poporului francez. În ultima clipă, ușor panicat, Byrd s-a decis să renunțe la unele lucruri. A descărcat din avion două canistre de benzină, o sticlă plină cu ceai cald și patru perechi de mocasini și a îndepărtat apărătorile roților, ceea ce, evident, probabil că nu a ușurat prea mult avionul, dar, din fericire, nu a mai contat. După o decolare chinuitor de dificilă, avionul s-a înălțat greoi în aer, a trecut peste cablurile de la capătul pistei și s-a îndreptat spre Europa.

Scopul declarat al lui Byrd era nu să fie primul care zboară până la Paris – cu un aer superior, a subliniat că el nici măcar nu se înscrișese în cursă pentru Premiul Orteig –, ci să demonstreze că lumea era pregătită pentru zboruri transatlantice sigure, regulate, cu mai mulți pasageri. Ceea ce a demonstrat a fost că astfel de zboruri erau într-adevăr relativ posibile atât timp cât pe cei de la bordul avionului nu îi deranja să se prăbușească în apă la o aruncătură de băț de destinație. Dacă scopul lui declarat ar fi fost să arate ce pilot nemaipomenit era Charles Lindbergh în comparație cu aproape oricine altcineva, nu s-ar fi putut descurca mai bine.

În ciuda tuturor pregătirilor, aproape nimic nu a mers conform planului în timpul zborului. Sub rezervorul principal de la mijlocul avionului fusese prevăzut un spațiu gol, pentru ca membrii echipajului să se poată deplasa dintr-o parte în alta, dar nimeni nu se gândise să-l testeze încotoșmănat în combinezonul gros pentru vreme rece. Byrd s-a înțepenit în spațiul acela strâmt și a rămas acolo vreo zece minute, strigând după ajutor, dar nu îl auzea nimeni din cauza vuietului motorului. Noville, pe care îl apucase un cârcel pe scaunul lui înghesuit, și-a întins piciorul și, fără să vrea, a nimerit peste niște cabluri, defectând radioul, așa că rolul lui la bordul avionului s-a încheiat în acel moment. Undeva deasupra Atlanticului, Balchen i-a cerut lui Acosta să preia manșa puțin, cât să scoată el de sub scaun un pachetel cu sandviciuri. În acest scurt interval, Acosta a băgat avionul într-o spirală atât de abruptă, încât viteza anemometrică a crescut la 225 de kilometri pe oră – puțin a lipsit ca aripile să nu fie smulse. Balchen a trebuit să se lupte efectiv ca să stabilizeze din nou avionul. „Mai bine te ocupi tu de asta de-acum”, i-a zis încet Acosta, așa că Balchen a pilotat avionul cam tot restul drumului. Potrivit revistei Time, Byrd s-a speriat așa de tare la un moment dat, încât l-a lovit în cap pe Acosta cu o lanternă. Ar fi trebuit să aterizeze la Bray Head, în Irlanda, dar nu au mai nimerit Irlanda, iar în Europa au aterizat la Brest, în Franța, la peste trei sute de kilometri de locul unde ar fi trebuit să ajungă.

În Skyward, povestea călătoriei publicată în anul următor, Byrd nu suflă niciun cuvânt despre toate astea. Dacă te iei după descrierea lui, pare că el și echipajul lui au înfăptuit una dintre cele mai eroice aventuri din istoria omenirii. „Ore de-a rândul... Era absolut imposibil de navigat”, scrie Byrd. „Nu ne dădeam seama din ce direcție bate vântul, în ce direcție deviem sau ce uscat sau apă era sub noi”. În încheiere, adaugă, grav: „Sper din toată inima să nu mai treacă prin asta și alți aviatori”. Aparent, a uitat că Lindbergh zburase pe aceeași rută cu cinci săptămâni înainte, singur, în condiții similare, aterizase în momentul și locul în care spusese că va ateriza și nu se mai văicărise atâta.

Într-un alt text scris pentru National Geographic în toamna anului 1927, Byrd a dat de înțeles că el căutase anume vremea rea. „Mă hotărâsem să nu aștept o astfel de vreme [adică bună], deoarece m-am gândit că avionul transatlantic al viitorului nu va putea aștepta condiții meteo ideale”, scrie el. „În plus, probabil că puteam dobândi și anumite cunoștințe științifice și practice dacă ne confruntam cu o vreme nefavorabilă”. Rezultatul, spunea el, a fost „cea mai înverșunată luptă aeriană care a avut loc vreodată, după părerea mea”. Și continua astfel: „Nu le-am împărtășit și tovarășilor mei de bord temerile care mă încercau. Aveau și așa destule pe cap. Era o tensiune nemaipomenită. Doar un aviator știe ce înseamnă 18 ore fără să vezi dedesubt nici uscat, nici apă. Nu cred să mai fie vreun avion care să fi zburat vreodată orbește atâta timp”.

Toate acestea sunt într-un contrast interesant cu un text pe care l-a scris Balchen pentru The New York Times imediat după zbor: „Am avut un avion bun. Motoarele nu ne-au dat bătăi de cap niciun moment. Pe tot parcursul zborului, nu a trebuit să mă târăsc nici măcar o dată pe aripi ca să șterg motorul... Cât despre zborul ăsta de-a curmezișul oceanului, a fost unul dintre cele mai plictisitoare și mai monotone din viața mea”. În cartea lui, Balchen a afirmat că în noaptea petrecută în aer s-au bucurat tot drumul de „minunata lumină a stelelor”. Aceasta a fost una dintre afirmațiile pe care familia Byrd l-a obligat mai târziu să le elimine din carte.

Când au atins coasta franceză la Brest, Byrd i-a spus lui Balchen să urmeze linia țărmului spre Le Havre în loc s-o ia spre Paris, survolând uscatul – o rută ciudat de deviantă. Cum scria Balchen mai târziu, o cale ferată de sub ei marca o linie dreaptă spre Paris, dar Byrd a insistat să zboare de-a lungul coastei, spre gurile Senei, apoi să urce pe cursul fluviului



– ceea ce le lungea călătoria cu încă două ore, astfel încât să ajungă după ce se mai îndrepta vremea.

Ca și pe Lindbergh, la Le Bourget îi așteptau mii de oameni, dar miezul nopții a venit și a trecut, iar ploaia nu se mai oprea, așa că mulți s-au lăsat păgubași și au plecat acasă. Printre cei prezenți se numărau și Chamberlin și Levine, care aterizaseră la Paris în ziua aceea în cadrul unui tur al capitalelor europene.

Byrd scria: „Toți aviatorii francezi care ne așteptau pe Le Bourget au fost de acord nu numai că nu puteam ateriza din cauza plafonului de nori, ci și că am fi omorât cu siguranță niște oameni dacă am fi încercat să facem asta”. Ceea ce se cam bate cap în cap cu relatarea lui Chamberlin. „Abia dacă mai burnița puțin”, își amintea el. „Norii erau joși, dar nu chiar atât încât să împiedice avionul să aterizeze în siguranță dacă ar fi reperat luminile Parisului prin ceață și dacă ar fi reușit să coboare”. În cartea sa, Byrd a afirmat că în mod clar cei de la sol au auzit avionul. Chamberlin zicea că n-au auzit nimic.

„Acum responsabilitatea mea era să nu omor pe nimeni dintre cei care se aflau sub noi și să-i salvez pe tovarășii mei de zbor”, spunea Byrd în continuare, transformând un eșec evident într-un act altruist de eroism. „Nu aveam de ales: trebuia să ne întoarcem spre ocean”. A dat ordin ca avionul să facă cale îtoarsă spre coasta Normandiei.

Până să ajungă acolo, aproape că au rămas fără combustibil. Pe întuneric, era prea riscant să aterizeze pe un câmp, așa că au ales oceanul. Balchen a făcut o amerizare perfectă la vreo două sute de metri de țărm, în dreptul satului Versur-Mer, iar cei patru au mers prin apă până la mal, într-un loc care avea să devină mai celebru, peste 17 ani, ca una dintre plajele pe care au debarcat forțele britanice în timpul invaziilor din Ziua Z. Când au luat contact cu apa, roțile și trenul de aterizare s-au desprins, dar avionul a rămas intact.

Byrd scria despre amerizare: „Simțeam că eu răspund de viața tovarășilor mei de zbor. Probabil ei nu credeau că avem prea multe șanse să aterizăm în siguranță, dar acceptau această perspectivă cu vitejie... până în ultima clipă au executat ordinele cu calm. Întâmplător, la manșă era Balchen”. Asta chiar că era o minciună gogonată. În realitate, Balchen pilota avionul de multe ore și foarte probabil el a fost cel care le-a salvat viața datorită amerizării sale iscusite.

Dar situația urma să devină și mai ridicolă. Toți cei patru membri ai echipajului asurziseră din cauza motorului și nu se auzeau unul pe altul. Aparent, Acosta își fracturase clavicula, deși mai târziu a spus că pe moment nu simțea nicio durere. Ceilalți au scăpat fără nicio zgârietură. Ajungând pe țărm, au dat aproape imediat de un puști care mergea cu bicicleta pe drumul de pe coastă, dar acesta a luat-o la sănătoasa când a văzut patru ciudați care intrau în Franța din mare. Uzi leoarcă și înfrigurați, au bătut din ușă în ușă, dar nu au reușit să facă pe nimeni să priceapă cine sunt. Noville, căruia încă nu îi revenise auzul, i-a băgat în boli pe săteni țipând la ei într-o franceză stricăță. Într-un târziu, au ajuns la un far aflat pe vârful unui deal, la vreo opt sute de metri de țărm. Marianne Lescop, fiica paznicului de far, își amintea mai târziu că familia ei mai fusese trezită o dată din somn de huruitul avionului – ceva nemaiauzit în Versur-Mer; oamenii se uitaseră pe fereastră, dar nu reușiseră să vadă nimic în beznă. „Pe la ora 3”, povestea ea în continuare, „am fost treziți iarăși de niște bătaii puternice în ușă. Tata a văzut jos patru siluete, dintre care una a strigat în franceză: «Aviatori America!». Pe ușă au intrat patru bărbați frânți de oboseală. Bătuseră în zadar pe la multe alte uși. Erau îmbrăcați ciudat, uzi leoarcă, jerpeliți, plini de noroi. Ce să zic, nu prea ne inspirau încredere...”

Monsieur Lescop și familia lui i-au primit în casă pe aviatori și le-au dat niște păături și ceva cald de băut. L-au ascultat cu uimire pe Noville povestindu-le despre zborul lor, dar nu puteau anunța pe nimeni de sosirea Americii pentru că în localitate telefonul și telegraful nu funcționau între 6 seara și 8 dimineața. Când Byrd și oamenii lui au reușit să ajungă înapoi pe plajă ca să vadă în ce stare era avionul lor, deja se luminase de ziuă; au descoperit că localnicii îl scosese pe uscat. Nu la fel de util era faptul că acum aceiași localnici îl jefuiau, ca și cum ar fi fost o epavă. Pe plajă, șase bărbați se clătinau sub greutatea unuia dintre motoarele imense. Byrd i-a convins să ducă motorul înapoi, dar de la alte componente ale avionului putea să-și ia adio, inclusiv de la o bucată de pânză de 12 metri pe care era scris numele avionului: AMERICA. Mai târziu s-a aflat că aceasta ajunsese să fie prinsă pe perete în cazinoul din Deauville. Avionul nu a mai fost reasamblat niciodată. Astăzi nu se mai păstrează din el decât niște petice zdrențuite de pânză, într-o vitrină dintr-un muzeu din Versur-Mer. Se pare că pânza de 12 metri a dispărut pentru totdeauna.

În ciuda tuturor acestor boacâne, primirea de care s-a bucurat echipa lui Byrd la Paris când a ajuns în sfârșit acolo (cu trenul în ziua următoare) a

fost la fel de frenetică precum cea care îi fusese rezervată lui Lindbergh. „N-am mai văzut în viața mea atâta isterie dezlănțuită ca la Paris”, scria Balchen în memoriile sale. „Când am ajuns, străzile din jurul gării erau blocate de mulțime; oamenii au dat năvală spre vagon și au spart geamurile, fiind cât pe ce să-l răstoarne”. Femeile îi acopereau cu sărutări. Mulțimea se îmbulzea atât de tare, încât este posibil ca Acosta să-și fi fracturat atunci clavicula. Oricum, atunci a observat prima dată că îl doare. Mașina care trebuia să-i ducă la Hotel Continental nu pornea, așa că mulțimea i-a împins până acolo, chiuind. „O grămadă de femei săreau pe scara vagonului, ne îmbrățișau și ne pupau, încât toți aveam pe față numai urme de ruj”, povestea Balchen în continuare. „Jandarmii își agitau disperați brațele, încercând să dirijeze traficul, și își făceau loc cu coatele prin mulțime până la mașină, rugându-ne și ei să le dăm autografe”.

În America, entuziasmul era aproape la fel de mare ca și în cazul lui Lindbergh și cu mult mai mare decât pe vremea lui Chamberlin și Levine. Ziarele insistau să dea un sens pozitiv fiecărui aspect al zborului. Faptul că avionul lui Byrd s-a aflat în aer timp de 43 de ore – cu aproape 25% mai mult decât îi trebuise lui Lindbergh – a fost considerat un act de eroism, și nu un indiciu că nu reușiseră să ajungă la destinație pe o rută directă. Byrd a declarat pentru The New York Times: „Ne simțim cât de bine se pot simți patru oameni care au trecut prin o asemenea tensiune timp de 40 de ore”. A recunoscut sincer că mare parte din drum habar nu au avut unde se află – mărturisire ce nu avea să fie inclusă în cartea pe care a publicat-o în anul următor despre această călătorie.

Pentru că era mai mare în grad, primirea oficială organizată pentru Byrd a fost chiar mai grandioasă decât a lui Lindbergh. În cea de-a doua zi, Byrd a vizitat Les Invalides. Acolo, căpitanul Legendre, un aviator paralizat, a fost atât de impresionat de prezența lui Byrd, încât s-a ridicat din scaunul în care stătea și, pentru prima oară după nouă ani, a făcut câțiva pași. Ținându-se de mână, el și Byrd s-au îndreptat către mormântul lui Napoleon, imagine care i-a făcut să lăcrimeze până și pe bărbații în toată firea.

Se pare că America devenise o țară a zeilor.

Iulie  
Președintele

*Nu mi-a plăcut de individul ăla încă din ziua în care s-a măritat Grace cu el și degeaba a ajuns președinte al Statelor Unite, că e tot aia.*

Lemira Barrett Goodhue,  
soacra lui Calvin Coolidge

## Capitolul 14

Pentru Warren G. Harding, vara anului 1927 nu a fost prea bună, ceea ce era, poate, oarecum surprinzător având în vedere că murise deja de aproape patru ani. Puțini oameni au suferit o schimbare de imagine mai rapidă și mai totală – în sens negativ – decât cel de-al 29-lea președinte al Americii. Pe 2 august 1923, când a decedat subit, la San Francisco, aparent din cauza unei hemoragii cerebrale (deși unii spun că de fapt cauza a fost un infarct și alții – o intoxicație cu ptomaină), era simpatizat și admirat de mulți. Fusese ales în 1920 cu cea mai mare majoritate de voturi din epoca modernă. Aproximativ trei milioane de oameni au venit să vadă cortegiul funerar care îl ducea înapoi la Washington. The New York Times a spus că aceasta era „cea mai remarcabilă manifestare a afecțiunii, respectului și reverenței din istoria Americii”. De fapt, atunci când a murit președintele Harding, tocmai urma să se dea în vileag faptul că nu e decât un ticălos și un prost.

Cu trei ani înainte, nimeni din afara Congresului nici măcar nu auzise de el. Era un simplu senator de Ohio. Era proprietarul unui ziar dintr-un orașel de provincie – și cam aici ar fi trebuit să se oprească, cu talentele pe care le avea. Nominalizarea lui pentru președinție a fost una dintre marile surprize ale epocii. S-a întâmplat doar pentru că niște delegați la congresul Partidului Republican din 1920 de la Chicago au ajuns în impas, neștiind pe cine să aleagă dintr-o listă de candidați slabi, și, după ce s-au tot scărpinat în cap vreo patru zile, în toiul unui val nemilos de caniculă, s-au oprit la cel mai slab dintre toți. Singurul lucru care îl recomanda, la prima vedere, pe Harding pentru o funcție mai înaltă era înfățișarea lui atrăgătoare. „Arăta exact așa cum trebuie să arate un președinte”, a remarcat un observator. La aproape toate celelalte capitole – inteligență, caracter, inițiativă – era cel puțin submediocru. În particular era de o grosolanie care te putea lăsa cu gura căscată. Reporterul Richards Vidmer de la The New York Times i-a mărturisit unui prieten că l-a văzut odată pe Harding ridicându-se de pe scaun în mijlocul discuției și urinând fără nicio jenă într-un șemineu de la Casa Albă. Drept candidat secundar, partidul a ales pe cineva aproape la fel

de obscur și care promitea și mai puțin (deși măcar era puțin mai civilizat): Calvin Coolidge.

Administrația Harding a fost cea mai delăsătoare din epoca modernă. În ciuda faptului că a numit în câteva funcții oameni cărora nu aveai ce le reproșa – Herbert Hoover la Comerț, Henry C. Wallace la Agricultură, Charles Evans Hughes la Departamentul de Stat –, pentru multe posturi a ales persoane pe care pur și simplu le simpatiza, fără să se gândească dacă sunt sau nu calificate pentru funcția respectivă. Ca șef al Consiliului Rezervelor Federale l-a ales pe Daniel R. Crissinger, prieten și vecin cu el, din Marion, Ohio; până atunci, încununarea carierei sale profesionale fusese funcția de director al Marion Steam Shovel Company, care producea excavatoare acționate cu abur. Pe post de consilier militar principal, Harding l-a ales pe Ora Baldinger, de la care familia lui își cumpăra înaintezările. Harding i-a dat surorii sale o funcție înaltă în cadrul serviciilor publice de sănătate, iar pe soțul ei l-a făcut administrator al închisorilor federale; anterior cei doi soți fuseseră misionari adventiști în Birmania.

Dar cel mai ciudat dintre toți cei numiți de el în funcții era Charles Forbes, cu care Harding se împrietenise la un moment dat când călătorise în Hawaii și despre care nu știa aproape nimic. Numit în funcția de șef al Biroului pentru Veterani, Forbes a reușit în doi ani să piardă ori să bage în buzunar 200 de milioane de dolari. Și alți indivizi numiți de Harding în diferite posturi au făcut vraște finanțele de la Ministerul Justiției, la Interne și la cel Naval, precum și la un departament rămas de pe vremea Primului Război Mondial, numit Oficiul Custodelui Proprietăților Persoanelor Străine. Ministrul de Interne, Albert Fall, s-a lăsat corupt de doi petroliști isteți (cică), cedându-le, pentru un „împrumut” de 400.000 de dolari, niște terenuri petrolifere. Unul dintre terenurile concesionate se afla în apropiere de Casper, Wyoming și se numea oficial Rezerva Strategică de Petrol Nr. 3 a Forțelor Navale ale Statelor Unite, dar lumea îi spunea Teapot Dome (Domul Ceainicului) și așa a fost botezat și scandalul. În total, s-a estimat că aceste acte de incompetență și fărădelegi comise în timpul administrației Harding au costat țara două miliarde de dolari – sumă care este mai mult decât uluitoare, mai ales dacă ne gândim că Harding nu a fost președinte decât 29 de luni.

Moartea lui Harding a picat la țanc ca să-l scape de scandaluri, așa încât au circulat o mulțime de zvonuri că l-ar fi otrăvit soția, ca să-i salveze reputația. Adevărul e că femeia s-a comportat cam ciudat după moartea lui:

s-a apucat imediat să distrugă toate hârtiile lui și nu a permis să se ia un mulaj pentru o mască mortuară. Ba mai mult, a refuzat cu îndărătnicie să-și dea acordul pentru ca lui Harding să i se facă autopsia, motiv pentru care nu s-a știut niciodată cu certitudine care a fost cauza morții acestuia. Tot ce se poate spune este că președintele se simțise rău de când ajunsese în California, după ce fusese în Alaska, în vacanță. Totuși, pe 2 august 1923 părea că își mai revenise, când, la ora 7.35 seara, în timp ce stătea de vorbă cu soția lui în camera lor de la Hotel Palace, s-a cutremurat și a amuțit. O clipă mai târziu era mort.

În noaptea când a devenit președinte, Calvin Coolidge se afla în casa în care crescuse, în Vermont, unde îi făcea o vizită tatălui său. În est era trecut de miezul nopții, iar el și soția lui dormeau când a venit cineva de la magazinul din apropiere – unde exista singurul telefon din localitate – ca să-l anunțe că Harding a trecut la cele veșnice.

La lumina unei lămpi cu gaz – casa familiei Coolidge nu avea nici electricitate, nici apă curentă; pe vremea aceea multe case din zona rurală încă nu aveau așa ceva –, tatăl lui Coolidge, care era notar public, l-a investit pe fiul său în funcția de președinte. În comparație cu alți președinți, Calvin Coolidge nu era cine știe ce exemplar magnific. Era cam pirpiriu la trup și cam repezit din fire. avea o față uscățivă și tindea să stea încruntat; după cum bine spunea Alice Roosevelt Longworth, arăta de parcă „mesteca o murătură”. Dacă Warren G. Harding avusese farmec, dar nu și minte, Coolidge avea minte, dar niciun strop de farmec. Era cel mai puțin afabil și sociabil președinte al epocii moderne, pe care ai fi simțit cel mai puțin nevoia să-l îmbrățișezi – metaforic vorbind. Și totuși, America a ajuns să-l adore. Deși de-a lungul anilor '20 a făcut cât mai puțin posibil – în esență, cam asta a fost politica lui declarată ca președinte –, a creat în țară o atmosferă cum puțini alți președinți au reușit. Dacă anii '20 au fost epoca cuiva, atunci au fost Epoca lui Coolidge.

Calvin Coolidge s-a născut pe 4 iulie 1872 la Plymouth Notch, un cătun izolat cu vreo 20 și ceva de locuitori, într-o vale înaltă din Green Mountains, în centrul Vermontului. Din The Notch, cum i se spunea, se vedea o vale retrasă, aflată la vreo 20 de kilometri de Ludlow, cel mai apropiat loc de unde se putea lua contact cu lumea largă. „Era un loc care vibra de frumusețea naturii, de care cred că localnicii nu prea își dădeau seama”, scria Coolidge mai târziu. S-a născut în magazinul care servea și ca

oficiu poștal și de care se ocupa tatăl său, deși ulterior familia s-a mutat într-o casă mai mare de vizavi – casa în care dormea Coolidge în noaptea în care a aflat că este președinte.

Familia lui Coolidge era destul de înstărită. Tatăl lui mai deținea și fierăria și o mică fermă care producea sirop de arțar și brânză. Dar familia a avut și multe necazuri. Mama lui Calvin a murit de tuberculoză când el avea doar 12 ani, tragedie care l-a afectat profund. A povestit episodul în cuvinte simple, dar foarte emoționante în autobiografia sa:

*Când și-a dat seama că sfârșitul îi e aproape, ne-a chemat pe noi, copiii, la căpătâiul său, unde am ingenuncheat ca să ne dea ultima binecuvântare. S-a stins peste o oră. Împlinise 39 de ani. Eu aveam 12. Am înmormântat-o în urletele viscolului din martie. M-a copleșit cea mai mare mâhnire care poate să se abată asupra unui copil. Viața nu avea să mai fie niciodată la fel.*

Și nu exagera deloc. Patruzeci de ani mai târziu, la Casa Albă, după cum povestește colonelul E.W. Starling, agent al serviciilor secrete, Coolidge „comunica cu ea, vorbea cu ea, ei îi povestea toate necazurile pe care le avea”. Coolidge și-a pierdut și singura soră, pe iubita lui Abbie. La aproape cinci ani după moartea mamei sale, Abbie a murit în urma unei perforații de apendice.

În toamna anului 1891, Coolidge a intrat la Amherst, apoi la un mic colegiu cu vreo 350 de studenți, în centrul statului Massachusetts. Coolidge era un ciudat care sărea în ochi de la o poștă. Avea părul ruginiu și fața inundată de pistrui. Era îngrozitor de timid, așa că nu a reușit să găsească nicio frăție care să vrea să-l primească drept membru – o respingere de proporții fără precedent. Blajinul Dwight Morrow a fost singurul care s-a împrietenit cu el. „Adesea treceau zile în șir fără să scoată nicio vorbă, în afară de strictul necesar pentru a primi de mâncare și a-și semnala prezența în clasă”, povestea mai târziu într-o carte de amintiri scriitorul și omul de publicitate Bruce Barton, care a fost și el la Amherst.

Până la urmă Coolidge s-a mai dat puțin pe brazdă și chiar a fost primit într-o frăție, dar socializarea nu a fost niciodată punctul lui forte. În schimb, era foarte muncitor și a absolvit printre primii. După Amherst, a plecat la Northampton, pe celălalt mal al fluviului Connecticut, unde a studiat dreptul în birourile firmei de avocatură Hammond & Field, condusă tot de niște absolvenți de Amherst. În 1899 a candidat cu înflăcărare pentru un post de

consilier și a câștigat. Era începutul unei lungi cariere politice. În 1905 s-a însurat (în ciuda obiecțiilor isterice ale mamei ei, care îl considera cam vai de capul lui) cu o profesoară de la școala de surzi, Grace Goodhue, care era și ea tot din Vermont, pe care o cunoscuse în Northampton și care era pe atât de extrovertită pe cât era el de reținut. Grace l-a susținut foarte mult și ea era cea care întreținea conversația când trebuiau să socializeze. El era nebun după ea; îi spunea „Mama”.

Cu Grace alături, Coolidge și-a început lungul urcuș pe treptele ierarhiei politice. Mai întâi a devenit primar în Northampton; apoi membru al legislativului din Massachusetts, Curtea Generală; după aceea viceguvernator; iar în cele din urmă, în 1918, guvernator. În toate aceste funcții, s-a remarcat ca un om sânguincios, cumpătat și zgârcit la vorbă, calități pentru care locuitorii Noii Anglii l-au îndrăgit. Austeritatea vieții sale personale era legendară. În 1906 s-a mutat cu Grace într-un duplex modest din Massasoit Street, în Northampton, și toată viața a locuit cu chirie în apartamente modeste.

În 1919 la Boston a avut loc o faimoasă grevă a polițiștilor. Aceștia erau plătiți cu doar 20 de dolari pe săptămână, din care trebuiau să-și cumpere inclusiv uniforme, așa că nemulțumirile lor erau întemeiate, însă felul cum au procedat a fost dezaprobat de opinia publică și a lăsat Bostonul la cheremul infractorilor. Timp de două zile, străzile au fost bântuite de găști care jefuiau și intimidau cetățeni nevinovați, iar hoții și-au făcut de cap. Pentru că autoritățile municipale nu au reușit să controleze situația, a intervenit Coolidge, care era guvernator. Într-o demonstrație de forță care nu îi era deloc caracteristică, a convocat gărzile de voluntari, i-a demis pe greviști și a angajat alți polițiști. „Nimeni, nicăieri, niciodată nu are dreptul să facă grevă dacă asta pune în pericol siguranța populației”, a declarat el – singura dată în viața lui, din câte s-ar părea, când a făcut o afirmație care a avut ecou. Prin felul cum a acționat, a ajuns cunoscut în toată țara, fiind nominalizat drept candidat la funcția de vicepreședinte pentru Harding în anul următor.

Este corect să spunem că, în calitate de vicepreședinte, nu prea a impresionat pe nimeni, nici măcar din cadrul administrației. Theodore Roosevelt Jr, ministrul adjunct al Marinei Militare, a spus că a participat la nenumărate ședințe ale cabinetului la care a fost prezent și Coolidge și nu își amintește ca acesta să fi scos vreo vorbă.



În august 1923, când națiunea a aflat că Harding murise și președinte era acum necunoscutul Coolidge, multora nu le-a venit să-și creadă urechilor. Unii chiar s-au revoltat. Oswald Garrison Villard, editorul revistei The Nation, scria: „Nu cred că ea [funcția de președinte] a căzut vreodată în mâinile unui om atât de rece, de îngust la minte, de reacționar, de neinteresant, de ignorant sau care a făcut atât de puțin ca s-o câștige precum Calvin Coolidge”. Și totuși, în scurt timp Coolidge le-a devenit simpatic multora, aproape în ciuda lui. Bizareriile sale au ajuns să fie îndrăgite de cetățeni, care adesea le mai și înflorea în tot felul de anecdote. Cea mai celebră trăsătură a sa era taciturnitatea. Există o întâmplare povestită și răspovestită, care nu a fost niciodată confirmată, despre o femeie care stătea lângă el la un dineu și care la un moment dat a răbufnit: „Domnule președinte, am o prietenă care a pus pariu cu mine că n-o să reușesc să scot de la dumneavoastră nici trei vorbe în seara asta”. „Ați pierdut”, cică i-ar fi răspuns președintele.

Totuși, cert este că președintele și doamna Coolidge au asistat odată la nouă reprize ale unui meci de baseball disputat de Washington Senators fără să vorbească decât o singură dată, când Coolidge a întrebat-o cât e ceasul și ea a răspuns: „4.24”. Altă dată, o femeie care stătea lângă el la un dineu oficial, sperând să lege o conversație, l-a întrebat dacă nu s-a săturat de toate dineurile astea pe care este nevoit să le suporte. Ridicând din umeri, Coolidge i-a zis: „Tre’ să mănânc și eu undeva”, după care s-a întors spre farfuria lui. Deloc surprinzător, era poreclit Cal Tăcutul.

Totuși, în anumite contexte, Coolidge putea fi mult mai comunicativ – „aproape vorbăreț”, cum scria unul dintre biografi săi. De două ori pe săptămână organiza conferințe de presă în particular în care se întâlnea cu corespondenți și vorbea liber și uneori chiar cu însuflețire, deși toate comentariile sale erau neoficiale și toate întrebările trebuiau să-i fie trimise în prealabil șefului său de cabinet, un tip al cărui nume semăna cu al șarlatanului W.C. Fields: C. Bascom Slemph.

Excentricitățile sale din viața privată erau și mai surprinzătoare decât cele observate când era în public. Potrivit lui Arthur M. Schlesinger Jr, în timp ce lua micul dejun, îi plăcea ca valetul lui să-i maseze scalpul cu vaselină. Era așa de ipohondru, încât adesea se oprea din ceea ce făcea ca să-și ia pulsul. Îl pune pe medicul Casei Albei să-l consulte în fiecare zi, indiferent dacă se simțea rău sau nu. Cei care lucrau direct cu el au învățat să se ferească de accesele lui de „pură ticăloșie”, ca să-l citez pe răbdătorul

lui asistent Wilson Brown, când nu se dădea în lături să le facă tuturor viața un iad. Odată, pe când erau în Florida, secretarul de stat, Frank B. Kellogg, l-a rugat pe Brown să se intereseze ce haine ar trebui să poarte la o paradă organizată în Palm Beach a doua zi. Kellogg era prea speriat de toanele lui Coolidge ca să-l întrebe el, așa că s-a dus Brown la reședința acestuia. Mai târziu Brown scria:

*Am găsit-o pe doamna Coolidge tricotând liniștită în timp ce președintele era ascuns în spatele unui ziar. Când i-am zis că domnul Kellogg întrebase dacă, la parada care urma să aibă loc în oraș, delegații trebuie să poarte joben și frac sau pălării de pai și haine lejere, a răspuns fără să-și ridice ochii din ziar: „Treaba lui”. „Hai, Calvin”, a zis doamna Coolidge, „nu poți să-i transmiți un asemenea mesaj secretarului de stat”. Nervos, domnul Coolidge a lăsat ziarul, s-a uitat urât la mine și a spus: „Tu cu ce crezi că ar trebui să mă îmbrac?”.*

*L-am sfătuit să poarte o pălărie de pai și haine lejere.*

*Atunci s-a răstit: „Zi-i lui Kellogg să-și ia joben!”*

Nimeni nu a transformat inerția în virtute cu mai mult succes decât Calvin Coolidge cât timp a fost președinte. Nu făcea nimic decât dacă era absolut necesar, preferând să se afunde într-o „trândăveală stoică, neobosită, alertă”, cum spunea politologul Walter Lippmann. A refuzat chiar și să promoveze săptămâna Națională a Educației în 1927, pe motiv că nu era nevoie să facă președintele așa ceva. În ultimii ani a apărut o opinie revizionistă conform căreia Coolidge ar fi fost de fapt mai șiret și mai dinamic decât a rămas în istorie. Ce să zic, așa o fi. Ceea ce se poate spune cu siguranță este că prezida o economie în plină dezvoltare și nu a făcut nimic care ar fi putut s-o stânjenească.

Nu s-ar putea zice că indolența calculată este o politică bună, dar în cea mai mare parte a mandatului său nu a fost nicio politică proastă. Cum piețele creșteau întruna, el nu a făcut decât să nu stea în calea lor. Sub privirile îngăduitoare ale lui Coolidge, valoarea Wall Streetului a crescut de peste două ori și jumătate. Deloc surprinzător, succesul economiei a făcut minuni cu popularitatea lui Coolidge. Cum scria ziaristul Henry L. Stoddard în 1927, „le inspiră tuturor cetățenilor o încredere profundă că totul va fi bine în țara asta cât timp va fi el la Casa Albă”. Asta s-a numit

„prosperitatea lui Coolidge”, ca și cum ar fi fost un dar făcut națiunii de el personal.

De asemenea, Coolidge era un om ireproșabil din punct de vedere moral și cinstit până în vârful unghiilor – calități care au ajuns să pară cu atât mai de preț și mai nobile atunci când au izbucnit scandalurile legate de administrația Harding. Teapot Dome și celelalte păcate ale lui Harding au consumat o mare parte din timpul Congresului și al tribunalelor până la sfârșitul deceniului, iar în vara anului 1927 încă făceau valuri. Pe 6 iulie, Albert Fall, ministrul de Interne, și un magnat al petrolului, Edward L. Doheny, au fost în sfârșit trimiși în judecată, la Washington, DC, fiind acuzați de luare și dare de mită – acuzații cu care se luptau încă de la moartea subită a lui Harding.

Doheny a fost achitat. Partenerul său Harry Sinclair, care era și el judecat pentru corupție în 1927, ar fi scăpat și el nepedepsit, dar a făcut o greșală: a angajat 12 detectivi de la agenția William Burns, punându-i să-i urmărească pe jurați ca să afle dacă vreunul dintre ei putea fi mituit, șantajat sau influențat într-un fel sau altul. Sinclair a fost achitat de acuzațiile de corupție, dar pentru încercarea de a-i mitui pe jurați a fost condamnat la șase luni și jumătate de închisoare. A primit încă trei luni pentru ultraj deoarece a refuzat să răspundă la întrebările unei comisii a Senatului care ancheta scandalurile legate de concesionarea terenurilor petrolifere. Pentru cei cărora le place să creadă că pungașii nu au cum s-o ducă bine la nesfârșit, Sinclair este un contraexemplu supărător. După scurta perioadă de detenție, a transformat Sinclair Oil în una dintre cele mai mari companii petroliere din țară, a făcut avere furnizând armatei produse chimice în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a devenit copatron al echipei de baseball St. Louis Browns și, după cum scria admirativ în American Dictionary of National Biography, a devenit „unul dintre cei mai respectați lideri în afaceri din Statele Unite”. Când a murit, în 1956, companiile lui valorau 700 de milioane de dolari.

Ministrul Marinei, Edwin Denby, care a fost și el implicat în scandalul Teapot Dome, a fost obligat să demisioneze din cabinet, însă nu a fost niciodată pus sub acuzare. În cele din urmă Fall a fost găsit vinovat de corupție și condamnat la nouă luni de închisoare – prima dată când un ministru era condamnat pentru o infracțiune gravă. La pușcărie a ajuns și colonelul Thomas W. Miller, care primise mită cât timp ocupase funcția de custode al proprietăților persoanelor străine. Harry M. Daugherty,

procurorul general, a fost nevoit să-și dea demisia pentru că ar fi primit mită. Probabil că ar fi trebuit să ajungă la închisoare, dar a scăpat de condamnare în urma unui proces care s-a judecat în 1927. Prietenul apropiat al lui Daugherty, Jess Smith, a fost găsit mort, cu un glonț în cap; s-a declarat că a fost vorba despre sinucidere, dar alții au sugerat public că ar fi fost omorât.

Charles Forbes, care pierduse 200 de milioane de dolari la Biroul pentru Veterani, dintre care nu se știe cât a băgat în buzunar, a fost amendat cu 10.000 de dolari și condamnat la doi ani de închisoare. În vara anului 1927 se afla la Leavenworth, dar avea să fie eliberat în noiembrie, după doar un an și opt luni de detenție.

În autobiografia sa, Coolidge a fost extrem de evaziv în legătură cu toate acestea. Nici nu a pomenit de Teapot Dome, iar despre ultimele zile ale lui Harding atât a avut de zis:

*Nu știu ce anume îi cauzase problemele de sănătate. Ce știu este că povara președinției este foarte grea. Mai târziu s-a dat în vileag că a descoperit că unii dintre cei în care avusese încredere îl trădaseră și că fusese forțat să le ceară socoteală. Se știe că această descoperire l-a mâhnit foarte tare, poate mai mult decât a putut îndura. Eu nu l-am mai văzut niciodată. În iunie a plecat în Alaska și apoi – veșnicia.*

Cu toate că Harding nu a fost implicat personal în niciunul dintre aceste acte de corupție – singura lui vină era că a fost un prost –, reputația lui a fost distrusă. În vara anului 1927 părea că a atins nivelul cel mai de jos. Apoi s-a dus la vale și mai tare.

În iulie, o tânără atrăgătoare din cercul lui de cunoștințe intime, o anume Nan Britton, a publicat o carte de-a dreptul șocantă intitulată *The President's Daughter*. Povestea era needificatoare, dar irezistibilă. Pe vremea când încă era elevă, în Marion, Ohio, domnișoara Britton se înamorasese de chipeșul prieten al tatălui ei, impunătorul domn Harding, proprietar al ziarului *The Marion Star*. Harding era cu 31 de ani mai în vârstă decât Nan și oricum avea deja o aventură cu prietena cea mai bună a soției sale – chiar că a fost cam nemernic –, așa că nu părea dispus să se încurce și cu fetișcana.

Dar apoi domnișoara Britton a făcut un lucru căruia Warren Harding i-a fost mereu foarte greu să-i reziste: a devenit femeie. Peste un timp, când s-a

întâlnit din nou cu ea, i-a căzut imediat cu tronc. Domnișoara Britton atât a așteptat. Au început o relație pătimasă. Harding era acum un politician de succes, iar domnișoara Britton îl însoțea adesea în turneul electoral, dându-se drept nepoata lui. Pe 22 octombrie 1919 a născut o fetiță, Elizabeth Ann, în Asbury Park, New Jersey. Nan Britton avea 23 de ani, el 54. Cîstit, Harding a întreținut-o pe Nan, plătindu-i în mod regulat câte 100 sau 150 de dolari. A continuat relația cu ea și atunci când cariera lui politică a luat avânt, dar nu a văzut niciodată copilul. Odată cu moartea lui subită, au secăt și banii care ajungeau la Nan Britton. Atunci când familia lui Harding a refuzat să-i mai dea bani, ea s-a hotărât să dezvăluie totul într-o carte.

Nicio editură mare nu a vrut să se atingă de ea, așa că Nan Britton a înființat o editură special pentru asta, Elizabeth Ann Guild. Chiar și atunci, susținea ea, primea scrisori anonime de amenințare, i s-a tăiat telefonul și un camion care transporta plăcile tipografice ale cărții a fost incendiat. În iulie 1927, când a apărut *The President's Daughter*, reputația lui Harding deja părea să fi atins cel mai de jos nivel posibil, dar acum cititorii aflau exact ce nemernic fără scrupule fusese.

Pasajele cele mai apreciate de toate familiile de americani erau cele referitoare la întâlnirile lor amoroase din interiorul Casei Albe. Domnișoarei Britton nu îi lipsea candoarea. Povestea cum președintele, arzând de dorință, a înghesuit-o în:

*...singurul loc unde, spunea el, credea că ne-am putea săruta în siguranță. Era vorba despre o mică debara din anticameră, un loc evident destinat pălăriilor și paltoanelor, dar care era gol de fiecare dată când l-am folosit, căci am mai ajuns acolo de multe ori în timpul vizitelor mele la Casa Albă, iar în întunericul acelui spațiu nu mai mare de jumătate de metru pătrat președintele Statelor Unite făcea amor cu iubita lui.*

Se mai întâlneau și prin apartamentele amicilor lui Harding.

Cartea lui Nan Britton era o combinație de amănunte extrem de puțin probabile (că Harding i-ar fi trimis scrisori de dragoste lungi de până la 60 de pagini) și descrieri fără îndoială exacte ale interiorului Casei Albe (mai ales văzută de la parter).

Cartea era atât de scandaloașă, încât puține publicații au scris recenzii despre ea. Multe librării le-o ofereau clienților doar la cerere. Multe altele refuzau categoric s-o vândă. Chiar și așa, cartea s-a vândut în 50.000 de

exemplare în primele șase luni, cu cinci dolari bucata, pe vremea când cinci dolari erau o grămadă de bani. (Jumătate din banii cu care era plătit Lindbergh pe zi pe vremea când livra poșta par avion, de pildă.) Una dintre puținele publicații în care a mai apărut câte o recenzie – deși abia la trei luni după ce cartea se epuizase – a fost The New Yorker. În această recenzie, Dorothy Parker a numit-o „cea mai uimitoare carte care a ajuns până acum în mâinile mele tremurătoare... Căci, atunci când domnișoara Britton se apucă de făcut dezvăluiri, apoi dezvăluie, frate, nu glumă!”

Toate acestea nu s-ar fi putut nimeri într-un moment mai prost pentru amintirea lui Warren Harding. În orașelul lui natal fusese ridicat un memorial sub formă de rotundă de mari dimensiuni, iar ceremonia fusese programată pentru 4 iulie. Ca președinte în exercițiu al aceluiași partid, tradiția și eticheta îl obligau pe Calvin Coolidge să dezvelească monumentul, dar, din cauza scandalului de prost gust care izbucnise, a refuzat să meargă. Drept urmare, ceremonia a fost amânată pe termen mai mult sau mai puțin nedefinit – o grea umilință pentru familia Harding. (Până la urmă, în 1931, dezvelirea monumentului a fost făcută de Herbert Hoover, despre care se spunea că s-ar fi dus și dacă era vorba să se deschidă un sertar.)

Coolidge a sărbătorit ziua de 4 iulie – când, întâmplător, împlinea 55 de ani – în Dakota de Sud, unde se distra de minune. Drept recunoștință pentru publicitatea pe care i-o făcea alegându-l ca destinație de vacanță, statul Dakota de Sud i-a oferit în dar de ziua lui un costum de cowboy și un cal, Kit. Calul a fost descris eufemistic drept „energic”, dar în realitate era nă râvaș de-a dreptul. Președintele, care nu se pricepea deloc la călărie, a fost ținut cu prudență departe de cal. Așa că și-a îndreptat, încântat, atenția către celălalt cadou, costumele format dintr-o pălărie de cowboy, o cămașă de un roșu-aprins, o ditamai bandană albastră, pantaloni de piele, cizme și piteni. Coolidge s-a retras ca să se schimbe și peste câteva minute a reapărut costumat din cap până în picioare, puțin stângaci, zornăind din piteni. Arăta ridicol, dar foarte mândru de el și a pozat fericit în fața fotografilor, cărora nu le venea să creadă ce noroc dăduse peste ei. „Era una dintre marile scene comice din istoria Americii”, scria Robert Benchley în The New Yorker în acea săptămână.

Lui Coolidge îi plăcea la nebunie costumele și l-a purtat de câte ori a putut în vara aceea. Potrivit personalului de la cabană, se îmbrăca adesea cu el seara, după ce își încheia îndatoririle mai formale din ziua respectivă, iar

timp de câteva ore înceta să mai fie cel mai important om din America, devenind un simplu văcar fericit.

## Capitolul 15

În vreme ce președintele Coolidge se juca de-a cowboy-ul în Black Hills, la capătul celălalt al țării și cu totul în afara sferei lui de interese, patru bancheri de diferite naționalități puneau, neștiuți de nimeni, bazele prăbușirii bursei și ale Marii Depresiuni care a urmat. Desigur, nu asta a fost intenția lor și nici nu se așteptau să se întâmple așa ceva, dar s-a întâmplat.

Indivizii în chestiune erau următorii: Benjamin Strong, guvernator al Băncii Rezervelor Federale din New York; sir Montagu Norman, guvernator al Bank of England; Hjalmar Schacht, președinte al Reichsbank din Germania; și Charles Rist, viceguvernator al Banque de France. Pentru niște oameni atât de importanți, erau o adunătură cam pestriță. Unul era pe moarte, altul era un ciudat, al treilea avea să fie nazist, iar ultimul era destul de normal, dar asta nu prea conta în situația de față.

S-au întâlnit la reședința din Long Island a lui Ogden Livingston Mills, un republican bogat care nu demult fusese învins (mai exact, bătut măr) de Al Smith în cursa pentru funcția de guvernator al statului New York. Ca un fel de premiu de consolare, Mills fusese numit subsecretar al Trezoreriei la Washington. Până la urmă avea să-i succeadă lui Andrew Mellon în funcția de secretar al Trezoreriei – ca o ironie a sorții, tocmai la timp ca să se confrunte cu dezastrul declanșat acum de oaspeții săi bine intenționați, dar nechibzuiți.

Probabil că bancherii se simțeau ca acasă, căci uriașa reședință pătrătoasă a lui Mills arăta mai degrabă ca o bancă centrală decât ca o locuință confortabilă. Înconjurată de grădini simetrice, se afla în una dintre cele mai bune zone de pe „Coasta de Aur”, o fâșie de plajă din nord-vestul insulei, unde erau vreo șase sute de domenii întinse pe dealurile domoale și țărmul dantelat al comitatelor Nassau și Suffolk. Cele mai bogate familii din America – Vanderbilt, Du Pont, Astor, Whitney, Morgan, Hearst, Frick – aveau case de vacanță aici. Unele dintre acestea erau imense. Un bancher, Otto Kahn, avea un castel cu 170 de camere, printre care și o sufragerie care putea găzdui 200 de invitați. Pe domeniul lui erau și un teren de golf cu 18 găuri și o grădină zoologică privată. Considerând că peisajul nu este suficient de grandios, Kahn a pus să i se ridice și un munticel. Alți proprietari ai terenurilor de pe Coasta de Aur au cumpărat și au ras de pe fața pământului sate întregi numai ca să nu le strice priveliștea și cel puțin



unul dintre ei a pus să se instaleze porți pe o șosea publică pentru ca oamenii de rând să nu mai ajungă pe plaja spre care dădea domeniul lui.

Domeniul lui Mills se afla la doar 16 kilometri de aerodromul Roosevelt și cam pe traseul tuturor zborurilor transatlantice realizate de curând. Comandorul Byrd și echipajul lui zburaseră cu America pe deasupra domeniului cu doar două zile înainte de sosirea bancherilor. Vestea despre amerizarea lui Byrd la Versur-Mer și despre primirea triumfală de la Paris a umplut ziarele zile de-a rândul, lucru de care bancherii au fost mulțumiți pentru că mai distrăgea atenția de la ei. Erau foarte secretoși de fel.

Gazda întâlnirii era Benjamin Strong. În vârstă de 55 de ani, era un bărbat înalt și chipeș, dar viața lui era „plină de suferințe ascunse și avea o sănătate șubredă”, ca să-l citez pe istoricul John Brooks. În vara anului 1927 avea aerul istovit și ușor hăituit al unui om care se lupta de mult și în zadar cu o boală fatală. În cazul lui, era vorba despre tuberculoză.

Viața personală și cea profesională ale lui Strong erau într-un contrast izbitor. Născut în 1872 într-o veche familie cu pretenții, dar cam scăpătată, din nordul statului New York, nu și-a permis să meargă la colegiu, așa că s-a angajat la o bancă din Manhattan. Grație firii sale agreabile și autorității naturale, a urcat constant în ierarhie, dar ascensiunea sa a fost accelerată considerabil după 1898, când s-a mutat împreună cu soția și proaspăta lui familie în Englewood, New Jersey, unde s-a împrietenit cu mai mulți finanțiști promițători de la J.P. Morgan & Co., în special cu Henry Davison, Thomas Lamont și (ulterior) Dwight Morrow. Cu ajutorul noilor sale relații, Strong a devenit director, apoi președinte al Bankers' Trust Company, iar în cele din urmă a fost numit șef al Băncii Rezervelor Federale din New York când s-a înființat aceasta, în 1913.

Din păcate, nu a fost la fel de fericit și în viața personală. Soția lui, care suferea de depresie cronică, s-a sinucis în 1905, lăsându-l cu patru copii mici, dintre care unul a murit de scarlatină în anul următor. Doi ani mai târziu, Strong s-a recăsătorit, dar nici această căsnicie nu a fost mai fericită: a doua lui soție l-a părăsit în 1916, mutându-se în California cu cei doi copii ai lor. În același timp, a fost diagnosticat cu tuberculoză, trebuind să petreacă lungi perioade la aer curat, în Colorado. Cât a stat acolo, a legat o relație cu o tânără, și ea bolnavă de TBC, care s-a sinucis într-un mod groaznic, bând soluție pentru lustruit încălțări. În mod clar, viața acestui om

nu era deloc roz. În vara anului 1927, tocmai se întorsese dintr-un concediu de șase luni.

Măcar îi era alături prietenul lui cel mai bun, Montagu Norman de la Bank of England. Strong și Norman erau atât de apropiați, încât adesea își petreceau și vacanțele împreună, de obicei în Maine sau în sudul Franței. Norman era cam ciudat ca prieten, dar și mai ciudat ca guvernator al unei bănci centrale. Având o structură psihică fragilă și agitată, era „un om bizar și singuratic”, „extrem de nevrotic și aproape imposibil de mulțumit”, cum spuneau doi dintre numeroșii săi biografi. Purta „un barbișon extrem de combativ”, cum îl descria revista Time în 1927, și avea o pasiune pentru pălăriile cu boruri mari și pelerinele largi, care îl făceau să arate ca o combinație de spion din Europa Centrală și scamator de mână a doua. Era antisemit convins, lucru oarecum surprinzător având în vedere că, cică, se trăgea din niște sefarzi din Europa de Sud.

Printre multe alte excentricități, călătorea întotdeauna incognito, chiar și atunci când nu exista niciun motiv plauzibil ca să facă asta. De obicei se dădea drept „profesorul Clarence Skinner”, spre consternarea ocazională a adevăratului profesor Clarence Skinner. Era foarte înclinat spre depresii nervoase extravagante. De fiecare dată când se simțea „mizerabil”, cum zicea el, zăcea în pat zile sau chiar săptămâni în șir. Ba chiar nu a lucrat deloc între 1911 și 1913, după ce psihiatrul elvețian Carl Jung l-a diagnosticat, în mod surprinzător și eronat, ca suferind de sifilis în ultimul stadiu, zicându-i că nu mai are decât vreo câteva luni de trăit. Mai probabil, era cel puțin ușor bipolar. Atunci când intra în starea de euforie, încrederea lui nu avea limite. „Eu nu am raționamente”, l-a corectat odată pe un prieten. „Eu am instincte”.

Norman locuia singur (dar avea șapte servitori) într-o casă întortocheată din Holland Park, în vestul Londrei; Herbert Hoover i-a fost vecin mai mulți ani. Nu dădea aproape niciodată interviuri, nu ținea discursuri și socializa numai rareori. În casa lui era și un salon de muzică în care aveau loc uneori mici concerte, el fiind singurul spectator. Făcea parte dintr-o familie care se lăuda cu realizări excepționale. Fratele lui a ajuns președinte al postului de radio BBC. Tatăl său era partener la Martins Bank, pe atunci una dintre cele mai mari bănci britanice, iar ambii lui bunici fuseseră directori ai Bank of England, unul devenind mai târziu și guvernator.

În tinerețe, Norman nu părea că promite prea mult. Lucra la banca familiei și era destul de capabil, dar lipsea perioade lungi, când călătorea

sau avea căderi nervoase. În cea mai lungă perioadă în care nu a avut probleme de sănătate, a lucrat patru ani la o bancă comercială din New York. În timpul Războiului Burilor s-a înrolat cu gradul de căpitan în armata britanică și, probabil spre uimirea tuturor celor care îl cunoșteau, și-a făcut datoria cu atâta vitejie, încât a fost decorat cu Ordinul Serviciului Militar Meritoriu, cea mai înaltă distincție pe care o poate primi un ofițer (dar apoi, după cum era de așteptat, boala sa a recidivat). În 1915, la vârsta destul de înaintată de 44 de ani, Norman a ajuns să lucreze la Bank of England, unde i-a impresionat așa de tare pe oameni cu inteligența sa redutabilă și cu minuțiozitatea sa, încât în mai puțin de cinci ani era guvernator.

Am putea spune fără să greșim prea mult că Bank of England nu mai avusese niciodată un șef atât de imprevizibil. Adesea, atunci când se simțea deprimat, lipsea brusc de la muncă perioade îndelungate – odată a plecat în Africa de Sud pentru trei luni – fără să dea nicio explicație ori să-și ia la revedere, lăsându-și subordonații să se ocupe de afacerile băncii așa cum ar fi trebuit s-o facă și dacă el ar fi fost acolo. Alteori pleca împreună cu mama lui în Elveția sau în Franța, la una dintre numeroasele clinici administrate de un francez carismatic pe nume Émile Coué. Farmacist din Nancy, Coué a devenit extrem de popular în anii '20 inventând o metodă de dezvoltare personală pe care o numea autosugestie. Sistemul lui Coué, pe care acesta îl explica într-o broșurică intitulată Autocontrolul prin sugestie conștientă care a avut un succes răsunător, se baza pe ideea simplă de a te gândi la tine în termeni exclusiv pozitivi și de a repeta de nenumărate ori o frază-cheie: „Cu fiecare zi care trece, mă simt din ce în ce mai bine, în toate sensurile”<sup>11</sup>.

Cartea lui Coué nu avea decât 92 de pagini, majoritatea conținând mărturii ale clienților săi topiți de admirație. Adepții tehnicii lui Coué – al căror număr a ajuns în cele din urmă să fie de ordinul milioanei – afirmau că marele om era în stare să vindece aproape orice boală: maladia lui Bright, sinuzita, neurastenia, tumorile cerebrale, chiar și nimfomania și picioarele diforme. Un client extaziat a pretins că a scăpat de o belea care îl chinase toată viața: dificultatea de a digera căpșuni. Altul s-a lepădat voios de cleptomanie. La mijlocul anilor '20, Coué avea clinici în toată Europa și America de Nord.

Din nefericire, în vara anului 1926 francezul mărunțel a murit în urma unui atac de cord, iar asta sugera cumva ideea că gândirea pozitivă, oricât de conștiincios ai aplica-o, nu vindecă chiar orice. Mișcarea și-a pierdut din avânt și Norman a recăzut în ipohondria lui cronică, cu care oricum părea să

se simtă mai în largul lui. Când nu practica metoda Coué, Norman era mare amator de spiritism și ocultism. Odată i-a zis unui coleg că putea trece prin ziduri. În mod paradoxal, toate acestea nu au făcut decât să-i crească reputația de mare vrăjitor al finanțelor.

Al treilea membru al grupului era Hjalmar Horace Greeley Schacht, președinte al Reichsbank din Germania, care își datora memorabilul nume faptului că, în tinerețe, tatăl său locuise câțiva ani în America, unde ajunsese să-l admire pe bătaiosul ziarist Horace Greeley. Hjalmar Schacht a devenit mai târziu un susținător servil al lui Adolf Hitler (mergând până acolo încât a adoptat chiar și o mustăcioară comică à la Hitler) și ministru al Economiei în timpul naziștilor. După cum spunea un observator, „dr. Schacht le-a conferit legitimitate brutelor lui Hitler”.

În 1927 era erou național, căruia i se atribuia meritul de a fi ghidat Germania prin cea mai mare criză economică din istoria sa. Cu patru ani înainte, în ianuarie 1923, din cauza întârzierii plății reparațiilor de război, francezii, exasperați, au ocupat Ruhrul, o zonă a Germaniei cu o mare concentrare industrială. Rezultatul a fost o hiperinflație amețitoare. Cursul de schimb, care fusese de vreo patru mărci la dolar înainte de război, a urcat acum vertiginos la 600.000 de mărci la dolar. În vară, rata de schimb era de 630 de miliarde de mărci la dolar și inflația creștea atât de rapid, încât prețurile se dublau de la o zi la alta, uneori chiar de la o oră la alta. Oamenii trebuiau să-și care bancnotele cu roaba sau cu vreun cărucior ca să facă până și cele mai simple tranzacții. Costa zece miliarde de mărci ca să trimiți o scrisoare. Biletul de tramvai care costase o marcă în 1914 ajunsese acum la 15 miliarde. Cu pensiile nu mai puteai face nimic. Oamenii au descoperit că economiile strânse cu grijă o viață întreagă nu le mai ajungeau acum nici ca să cumpere o ceașcă de cafea. Până la urmă, în toiul nebuniei, prețurile au crescut de 1 422 900.000.000 de ori față de nivelurile la care fuseseră cu zece ani înainte.

În ultima săptămână din noiembrie 1923, Germania a înlocuit Reichsmark cu o nouă monedă, Rentenmark. În mod miraculos, strategia a avut efectul dorit și inflația a scăzut la niveluri mai ușor de gestionat și mai puțin isterice. Printr-o coincidență extraordinară, exact în ziua în care s-a realizat această schimbare, Rudolf Havenstein, președintele Reichsbank, a căzut din picioare și a murit pe loc. Succesorul lui a fost Hjalmar Schacht. Pentru că s-a nimerit la fix, Schacht a cules toate laudele pentru reînstituirea

stabilității în economia Germaniei, fiind aclamat pe vecie ca un geniu financiar.

O a doua consecință, ulterioară, a ocupării Ruhrului de către Franța și a îngrâncenării generate astfel a fost ascensiunea la putere a lui Adolf Hitler. Unii istorici susțin că naziștii nu ar fi putut pune mâna pe putere fără legitimitatea pe care le-a conferit-o Schacht și fără măiestria lui în domeniul finanțelor. După al Doilea Război Mondial, Schacht a fost judecat în procesul de la Nürnberg. În apărarea lui, Schacht a afirmat că fusese împotriva persecutării evreilor și că nu intrase niciodată în partidul nazist. Credea în depozitarea evreilor de toate drepturile, dar nu și în uciderea lor, ceea ce, la vremea aceea, îl făcea să fie aproape un om luminat în Germania. A fost achitat și a trăit până în 1970. Și el se înțelegea bine cu Norman. Pentru întâlnirea din Long Island, au călătorit împreună spre America, sub nume false, la bordul Mauretaniei.

Al patrulea membru al adunării era Charles Rist, un economist de origine elvețiană și fost profesor de drept la Sorbona care era viceguvernator la Banque de France. Guvernatorul, Emile Moreau, nu știa deloc engleză, așa că l-a trimis pe Rist în locul lui. Chel și serios, Rist era extrem de respectabil, dar la întâlnirea aceea era outsiderul. Lucra la Banque de France doar de un an, așa încât ceilalți trei nu îl cunoșteau prea bine.

Firește, fiecare dintre ei a adus cu sine, într-o anumită măsură, atitudinea, interesele și prejudecățile nației sale. Franța avea un an extrem de prost. Cetățenii săi se considerau săraci și simțeau că nu sunt tratați cum se cuvine; dispariția lui Nungesser și Coli fusese o lovitură psihologică dureroasă. La nivel oficial, Banque de France avea suspiciuni față de Norman, fiind convinsă că acesta ar vinde într-o clipită restul Europei dacă așa putea menține statutul Londrei de centru al finanțelor globale. Cât despre Marea Britanie, aceasta tocmai scăpase de o costisitoare grevă generală și era chinuită și uluită de incapacitatea sa de a-și recâștiga supremația de altă dată pe scena mondială. Norman era furios pe francezi pentru că ar fi pus la cale în taină, dar în mod insistent epuizarea rezervelor de aur ale britanicilor, iar ca să-și arate nemulțumirea, deocamdată refuza să vorbească cu vreun francez în franceză. Germania era pur și simplu istovită. Nu numai că fusese împovărată cu plata unor reparații care o paralizau, ci fusese privată în mare măsură și de capacitatea sa de a câștiga valută. Puterile aliate îi confiscaseră o bună parte din nave, de pildă. Un lucru de

care multă lume nu își mai amintește astăzi este că un mare număr dintre marile pacheturi din anii '20 erau de fapt nave germane cu nume noi. Berengaria companiei Cunard, un vas atât de splendid, încât compania l-a făcut navă-amiral, fusese inițial Imperatorul german. Majestic de la White Star Line fusese înainte Bismarck. Americanul Leviathan, cu care tocmai urmau să pornească spre casă comandorul Byrd și echipajul lui, tăiasse mândru valurile pe vremea când se numea Vaterland.

America, într-un contrast izbitor cu verii săi europeni, se afla într-o postură neobișnuită: aici totul mergea ca pe roate. Economia sa părea de neoprit. Inflație nu mai era de patru ani. Creșterea economică era în medie de 3, 3% pe an. Ultimele cifre din partea Trezoreriei, date publicității cu o zi înainte de reuniunea bancherilor din Long Island, arătau că, în anul fiscal care tocmai se încheiase, Statele Unite se bucuraseră de un excedent bugetar record de 630 de milioane de dolari și mai achitaseră un miliard de dolari din datoria națională. Pur și simplu era imposibil ca o economie să se descurce mai bine de atât.

La bursă, oamenii făceau avere aparent fără niciun efort. În My Lost City, F. Scott Fitzgerald nota uimit că frizerul lui se lăsase de meserie după ce câștigase 500.000 de dolari – aproape de 400 de ori mai mult decât venitul anual mediu al unui salariat – dintr-o singură investiție făcută la momentul oportun. Mulți au devenit aproape dependenți de speculațiile la bursă. Și Warren Harding s-a ocupat cu asta cât a fost președinte. (Deși nu avea voie.) Când a murit, avea datorii de 180.000 de dolari la brokerul lui. Pentru mulți ca Harding, marea atracție o reprezenta faptul că nu aveai nevoie de bani ca să participi. Puteai cumpăra în marjă – achiziționai, să zicem, acțiuni în valoare de 100 de dolari cu un avans de zece dolari, împrumutând restul de la broker. La rândul lui, el împrumuta bani de la bancă. Din punctul de vedere al bancherilor, acest aranjament era cât se poate de convenabil. Băncile împrumutau de la Rezerva Federală cu o dobândă de 4 – 5% și le acordau brokerilor credite cu 10 – 12%. Erau, cum spunea un scriitor, „în postura de a fi plătite foarte bine doar pentru faptul că existau”.

Atât timp cât acțiunile au continuat să crească, sistemul a funcționat ca uns, și o bună parte a anilor '20 exact asta au făcut acțiunile. Totuși, pentru oricine avea ochi să vadă, era clar că prețurile multor acțiuni nu prea corespundeau cu valoarea companiilor pe care le susțineau. În timp ce

producția națională (măsurată prin PIB) a crescut cu 60% în acest deceniu, acțiunile au crescut cu până la 400%. Cum majoritatea acestor creșteri exagerate nu implicau profituri sau o productivitate corespunzătoare, ceea ce le întreținea dinamismul acesta amețitor era disponibilitatea a noi și noi cumpărători de a împinge prețurile tot mai sus.

Ceea ce nu înțelegeau majoritatea micilor investitori era că lucrurile se întorceau adesea împotriva lor. Mulți dintre cei mai respectați oameni de afaceri din țară făceau parte din consorții în care prețurile acțiunilor erau manipulate cu nerușinare pentru a obține câștiguri mari și rapide în detrimentul investitorilor nevinovați. Într-un astfel de consorțiu, despre care povestea scriitorul John Brooks în lucrarea lui clasică *Once in Golconda*, erau implicați mari oameni de afaceri precum: Walter J. Chrysler de la Chrysler Corporation; Percy Rockefeller, nepotul lui John D. Rockefeller; John Jakob Raskob, președintele la nivel național al Partidului Democrat; și Lizette Sarnoff, soția lui David Sarnoff, care a condus Radio Corporation of America (RCA). Un broker care lucra pentru ei cumpăra un număr mare de acțiuni ale RCA la anumite intervale dinainte stabilite. Efectul a fost o creștere a prețului acestora de la 90 la 109. Creșterea a atras și alți investitori. Apoi brokerul vindea acțiunile consorțiului și membrii acestuia obțineau în total un profit de aproape cinci milioane de dolari în mai puțin de o lună. Când consorțiul își încasa banii, acțiunile scădeau iarăși la 87, lăsându-i pe alți investitori, mai neștiutori, să-și lingă rănila după ce pierdeau sume uriașe. În toată afacerea asta nu exista niciun motiv de mândrie, dar, în același timp, nu era nimic ilegal. Raskob și-a adunat cea mai mare parte a averii prin intermediul unor astfel de consorții. La fel și Joseph Kennedy, tatăl președintelui John F. Kennedy.

În 1929, Raskob a acordat revistei *Ladies' Home Journal* un interviu cu titlul „Toți ar trebui să fie bogați” și în care insista că oricine se poate îmbogăți făcând speculații la bursă. De fapt, el își vânduse deja majoritatea acțiunilor, așteptându-se la un colaps. În anii '20 multă lume nu își dădea seama când avea de-a face cu ipocriți.

Împrumuturile finanțau nu doar o bursă prosperă, ci toate aspectele vieții. Grație unei noi invenții financiare geniale, americanii puteau dintr-odată să aibă lucruri pe care nu se așteptaseră niciodată să le aibă – și le puteau avea pe loc. Se numea plată în rate și a schimbat nu doar modul în care cumpărau americanii, ci și modul cum gândeau.

Ideea era extraordinar de simplă. Să spunem că un radio costa 100 de dolari. Clientul îl cumpăra cu 110 dolari, plătind un avans de zece dolari și câte zece dolari pe lună timp de zece luni – având astfel plăcerea de a cumpăra pe loc un radio cu un cost suplimentar de doar zece dolari. Magazinul vindea contractul unei societăți financiare pentru 83 de dolari, ceea ce, cu tot cu avansul de zece dolari, însemna 93 de dolari în mână pentru magazin. După ce treceau cele zece luni, societatea financiară mai dădea magazinului zece dolari drept comision pentru încasarea ratelor lunare. Rezultatul este că la sfârșitul termenelor de plată magazinul câștiga 103 dolari, societatea financiară avea șapte dolari profit la o investiție de 83 de dolari și clientul intra imediat în posesia unui obiect prețios la care înainte ar fi putut doar să viseze. Cum remarcă Louis Hyman într-o istorie a creditelor de consum în America, Debtor Nation, sistemul era atât de ingenios, încât toată lumea era mulțumită. Clienții care cumpărau aspiratoare prin intermediul Republic Finance Company plăteau o dobândă de doar 1, 05 dolari pe lună timp de cinci luni, ceea ce, deși nu părea mare lucru, însemna un profit de 62% pentru RFC și acționarii săi. Pe asemenea calcule încântătoare se construia o lume nouă.

„Cumperi acum, plătești mai târziu” s-a dovedit a fi o idee atât de irezistibilă, încât în scurt timp oamenii cumpărau în rate tot felul de lucruri: haine, mobilă, aparate de uz casnic, căzi, dulapuri de bucătărie și mai ales mașini. Achiziționarea cu plata în rate a umplut casele americanilor de produse strălucitoare și străzile de mașini. A transformat America într-un paradis al consumatorilor, așa cum a rămas până astăzi.

Din toate aceste motive, America se afla pe o poziție cu totul aparte. Dintre cele patru națiuni, era de departe cea mai dinamică din punct de vedere economic în vara în care a avut loc întrunirea din Long Island, dar și cea mai neexperimentată. Banca sa centrală, Rezerva Federală, fusese înființată de numai 13 ani și avea o structură atât de greoaie, încât era aproape incapabilă să acționeze în mod hotărât. Parțial vinovat pentru funcționarea ciudată și cam împiedicată a Rezervelor Federale era, în mod interesant, tatăl celui mai celebru tânăr aviator din America. Ca membru al Comisiei pentru Activități Bancare și Industrie a Camerei Reprezentanților, C.A. Lindbergh contribuise la conceperea Rezervelor Federale. Ca mulți oameni din Vestul Mijlociu care crescuseră la țară, Lindbergh tatăl îi antipatiza profund pe bancherii din est – ar fi fost oripilat dacă ar fi știut că



fiul său avea să se însoare cu fiica unui partener de la Morgan – și voia ca puterile noii Bănci a Rezervelor Federale să fie împărțite, nu concentrate într-o singură instituție de pe coasta de est. Din acest motiv, el și colegii lui din Congres au hotărât să nu înființeze o singură bancă centrală, ca în alte țări, ci să creeze o rețea formată din 12 bănci regionale independente, aflate sub supravegherea nu foarte strictă a unui Consiliu al Rezervelor Federale de la Washington.

Era – și este în continuare – o invenție foarte ciudată. Deși cele 12 bănci regionale formează la un loc o unică bancă centrală și acționează în numele guvernului, ele sunt în același timp niște concerne private, individuale, axate pe profit, deținute de niște acționari. Funcția lor principală, din punctul de vedere al guvernului, este să controleze masa monetară, ceea ce fac ajustând rata scontului – rata dobânzii la care băncile Rezervelor Federale acordă împrumuturi băncilor comerciale. Rata scontului este rata de bază în funcție de care se calibrează ratele tuturor celorlalte bănci.

Cele 12 avanposturi ale Rezervelor Federale împrăștiate prin toată țara erau în principiu la fel de importante, dar practic cea din New York, condusă de Benjamin Strong, deținea de departe o poziție dominantă. Cum spunea Allan H. Meltzer despre Strong în cartea sa în care prezintă istoria Rezervelor Federale: „Era de părere că cele 12 bănci ale Rezervelor Federale sunt cu 11 prea multe”. Sub conducerea lui Strong, Banca Rezervelor Federale din New York a profitat de numeroasele sale avantaje, mai ales de faptul că era mai mare decât toate celelalte și că se afla în capitala financiară a Americii. Consiliul Rezervelor Federale de la Washington se afla încă în mare parte în mâinile unor incompetenți numiți în mod inept și indolent de președintele Harding. În mod decisiv, Strong a obținut pentru Banca Rezervelor Federale din New York dreptul de a reprezenta în mod exclusiv Statele Unite în tranzacțiile cu alte țări. Pe scurt, a devenit banca centrală de facto – mai mult sau mai puțin tocmai ceea ce kongresmenul C.A. Lindbergh fusese hotărât să evite.

Țîmp de cinci zile, cei patru bancheri au avut întâlniri secrete. Nu au făcut nicio declarație publică. Nici măcar nu au confirmat că se întâlnesc – lucru destul neobișnuit, având în vedere că luau decizii care aveau să determine cursul finanțelor mondiale pentru mulți ani de atunci înainte. Ce anume au discutat nu se știe pentru că nu există niciun fel de procese-verbale, dar problemele cu care se confruntau se rezumau în mare la un singur aspect: aurul.

Sistemul bancar internațional rămânea devotat aproape obsesiv unui mecanism venerabil, dar care cam începuse să scârțâie: etalonul aur. Etalonul aur este un concept fascinant de simplu. Conform acestuia, orice bani de hârtie aflați în circulație au acoperire în aur. Pe vremea când America era pe etalonul aur, o bancnotă de zece dolari putea fi schimbată pe aur în valoare de zece dolari și viceversa. Cu alte cuvinte, aurul era cel care dădea valoare bucațelor de hârtie numite bani. Etalonul aur avea anumite limite – în primul rând, cantitatea de bani aflați în circulație era limitată de cantitatea de aur ce avea descoperire –, dar implica și multe aspecte atrăgătoare care compensau asta și care îi făceau pe bancheri să-l îndrăgească. Făcea ca inflația să fie aproape imposibilă pentru că statele nu puteau pur și simplu să tipărească bancnote. Politicienii nu puteau influența cursul valutar în funcție de interesele lor înguste, pe termen scurt. Etalonul aur promova stabilitatea prețurilor și, în general, menținea în mișcare mecanismele greoaie ale comerțului internațional. Iar mai presus de toate, etalonul aur avea și o importanță uriașă la nivel psihologic. Funcționa. Funcționa de mult timp. Asta știa lumea.

Problema era că acum nu prea mai funcționa foarte bine. Jumătate din aurul lumii se afla în Statele Unite, majoritatea în spatele unei uși de oțel de 90 de tone dintr-un seif cu cinci niveluri, aflat în subsolul Băncii Rezervelor Federale din New York, în sudul Manhattanului. De fapt, nu era bine deloc. Să ai tu tot aurul ar putea părea o idee grozavă, dar în realitate asta ar însemna că alte țări nu ți-ar mai putea cumpăra produsele pentru că ele nu ar mai avea aur cu care să le plătească. În interesul comerțului și al unei economii globale sănătoase, aurul ar trebui să circule. Însă el se acumula constant, fără încetare, într-o țară care deja era mai bogată decât toate țările Europei la un loc.

Prudent – ca să nu zic pur și simplu decent – ar fi fost ca America să-și ajute prietenii din Europa. Era în interesul Americii să mențină desfășurarea comerțului internațional. Așa că Strong a decretat că Rezerva Federală își va reduce rata scontului de la 4% la 3, 5%, pentru a-i încuraja pe deținătorii de aur să-și mute economiile în Europa, unde aveau să se bucure de dobânzi mai mari. La rândul său, asta avea să crească rezervele Europei, să ajute la stabilizarea monedelor europene și să stimuleze comerțul în general. Strong miza pe faptul că economia Americii va putea absorbi efectele unei mici reduceri a dobânzii fără s-o ia razna. Asta avea să se dovedească a fi o eroare de calcul spectaculoasă.

Cei patru bancheri au pus capăt discuțiilor pe 7 iulie și au plecat imediat la Washington ca să le aducă la cunoștință anumitor membri ai Consiliului Rezervelor Federale ce decizie au luat. Era o îndrăzneală nemaipomenită din partea lui Strong să-și închipuie că va putea impune Rezervelor Federale cum să procedeze, iar patru dintre bănci – cele din Chicago, San Francisco, Minneapolis și Philadelphia – au refuzat să accepte planul, parțial, fără îndoială, de nervi, dar și din convingerea legitimă că era o nebunie să încurajeze și mai multe împrumuturi când valorile pieței erau deja atât de ridicate. Însă Consiliul Rezervelor Federale, într-o acțiune fără precedent, a trecut peste obiecțiile băncilor care nu voiau să se supună și le-a cerut să se conformeze.

Reducerea ratelor dobânzilor a avut un efect exploziv – „scânteia care a aprins incendiul de pădure”, cum spunea scriitorul și economistul Liaquat Ahamed. Rezultatul a fost Marea Bulă Speculativă din 1928. În următorul an, prețurile acțiunilor aveau să crească de peste două ori, deși atinseseră deja culmi de neînchipuit, iar volumul împrumuturilor acordate de brokeri investitorilor urma să crească cu peste un miliard, ajungând la instabila și irațională sumă de 4, 5 miliarde de dolari – toate acestea alimentate de convingerea evident nebunească potrivit căreia acțiunile puteau să crească la nesfârșit.

Totuși, pentru moment, puțini oameni din afara sistemului bancar au văzut vreun motiv de îngrijorare. Dintre politicieni, doar Herbert Hoover s-a alarmat imediat – și s-a enervat cumplit. A zis că Strong este „o anexă mentală a Europei” (iar mai târziu avea să-l acuze de „crime mai grave decât uciderea”) și a scris Consiliului Rezervelor Federale, prezicând că imprudenta scădere a ratelor dobânzii putea precipita o depresiune. În același timp, l-a îndemnat pe Coolidge să facă ceva ca să contracareze această acțiune. Coolidge a refuzat, convins că piața nu are nicio problemă – secretarul Trezoreriei, Andrew Mellon, în care avea încredere, asigurase recent pe toată lumea: „Bursa pare să funcționeze ca la carte și nu văd niciun semn de speculații exagerate” –, și, oricum, Rezerva Federală era un organism independent și nu era treaba lui să-i anuleze hotărârile. Așa încât, ca de obicei, nu a făcut nimic, întorcându-se la activitatea plăcută a pescuitului. De Marea Depresiune avea să se ocupe altcineva.

## Capitolul 16

În sfârșit în țară se mai încălzea și se mai usca nițel pământul. La New York, temperatura a crescut spre 26 de grade când a început weekendul prelungit cu 4 iulie. Se instala primul val de caniculă din vara aceea.

Căldura a schimbat total viața orașului. Toți oamenii aveau aerul că suferă laolaltă, iar necunoscuții intrau în vorbă din senin. În sfârșit, toată lumea avea un subiect de discuție. S-a instituit din nou viața în comun în sensuri care în mare parte fuseseră uitate. Unii stăteau pe verandă. Frizerii își scoteau scaunele afară și îi bărbiereau pe mușterii sub copaci sau sub umbrare. Peste tot ferestrele erau larg deschise – în birouri, apartamente, hoteluri, biblioteci, spitale, școli –, așa că zgomotele orașului te urmăreau peste tot. Vuietul ca de valuri al mașinilor din depărtare, țipetele copiilor care se jucau, o ceartă din clădirea de alături – toate acestea și un milion de alte zgomote te asaltau când lucrai, când citeai sau când te chinuiai să dormi. Astăzi intrăm în clădiri ca să scăpăm de tumultul orașului. În anii '20, o mare parte din el te urmărea și în interior.

Pentru că 4 iulie pica luni, mulți angajați se bucurau de un weekend de trei zile, o minunăție nemaiauzită într-o vreme când majoritatea oamenilor abia se obișnuiau cu ideea de weekend. În America, săptămâna medie de lucru se scurtase de la 60 de ore la începutul deceniului la 48 de ore, așa că oamenii aveau mult mai mult timp liber, dar perspectiva unei pauze de trei zile încă era suficient de rară ca să stârnească entuziasm. Aproape toată lumea părea hotărâtă să încerce să profite la maximum de asta. Vineri toate trenurile erau ticsite și rezervările de bilete pentru vagoanele Pullman se epuizaseră cu multe zile înainte. Se estima că două milioane de oameni aveau să plece din ori să vină la New York în minivacanța de 4 iulie, afirma Times. Pennsylvania Railroad a suplimentat numărul de trenuri cu încă 235 ca să ușureze deplasarea mulțimilor de oameni, iar New York, New Haven & Hartford Railroad a promis să facă eforturi similare pentru cei care se îndreptau spre nord, către Cape Cod și Maine.

Mai aproape, Coney Island a raportat un milion de vizitatori pe 3 iulie, cel mai mare număr înregistrat vreodată aici, iar plajele din Rockaways și Staten Island au atras cam încă jumătate de milion – deși, în mod bizar, au raportat oficialitățile, cei care locuiau în Staten Island se îmbarcau mai ales pe feriboturi cu destinația New Jersey, unde Asbury Park, Long Beach și Atlantic City afirmau că nu mai pomeniseră niciodată atâta potop de oameni. În Atlantic City, sâmbătă, duminică și luni, promenada de pe țărm a fost ticsită de oameni din zori până noaptea târziu.

Cei care nu au avut cum să plece din oraș făceau și ei ce puteau ca să se mai răcorească. Mulți mergeau la cinema, unde era plăcut, pentru că aveau aer condiționat – deși sintagma aer condiționat încă nu exista pe vremea aceea. Avea să apară pentru prima dată, în Evening Gazette din Reno, Nevada, în luna următoare. Pentru moment, clădirile care erau răcorite artificial se chema că au aer rece, nu aer condiționat.

Pentru cei mai strânși la pungă existau troleibuze deschise care circulau pe Broadway, iar cu cinci cenți te puteai plimba cu ele cât voiai. Sute de oameni făceau asta. Noaptea, mulți scoteau saltele pe scările de incendiu sau pe acoperiș și dormeau acolo. O mulțime se duceau în Central Park cu păături și perne și își petreceau noaptea sub cerul liber. Dramaturgul Arthur Miller, care pe atunci avea 11 ani și locuia în 110th Street, își amintea peste ani experiența suprarealistă a unei plimbări printr-un dormitor comun aflat sub cerul liber: „Împreună cu încă vreo doi copii, traversam Central Park, trecând printre sutele de oameni, singuri sau familii întregi, care dormeau pe iarbă, alături de deșteptătoarele lor mari, care creau o cacofonie a secundelor ce se scurgeau, ticăitul unui ceas sincopând cu al altuia. În întineric se auzeau plânsete de copii, murmurele unor voci groase de bărbați și, din când în când, râsul ascuțit al unei femei de undeva de lângă lac”.

Cei care nu puteau dormi făceau adesea plimbări lungi, pe jos sau cu mașina, dacă aveau. În noaptea de 3 iulie, zece persoane de la o pensiune din South Orange, New Jersey – șase adulți și patru copii –, s-au îngrămădit într-o mașină și au plecat la plimbare „așa, ca să se mai răcorească”, după cum povestea proprietarul mașinii, James de Cicco. Doamna Catherine Damiano tocmai învăța să conducă și l-a întrebat dacă n-o lasă și pe ea puțin la volan, ca să mai exerseze. De Cicco a acceptat imediat. Din nefericire, doamna Damiano a înecat motorul pe calea ferată tocmai când se apropia în viteză un tren al companiei Pennsylvania Railroad – unul dintre cele trimise în grabă spre oraș ca să ajute la transportul numărului mult prea mare de călători. Trenul a lovit mașina cu 65 de kilometri la oră. Doamna Damiano și toți cei patru copii au murit pe loc. Și-au pierdut viața încă doi adulți. Alți doi au fost răniți grav. Doar domnul de Cicco a reușit să sară din mașină, scăpând teafăr. Nimeni nu mai auzise vreodată de un accident de mașină cu atâția morți: șapte. Bietul soț al doamnei Damiano, care lucra de noapte și habar nu avea că soția și copiii lui pieriseră, a aflat a doua zi dimineată că își pierduse toată familia.

Merită să precizez că toate acestea se întâmplau când temperatura din timpul nopții era de vreo 20 și ceva de grade. Dar în luna aceea și temperatura, și umiditatea aveau să urce la niveluri mult mai necruțătoare în mare parte a țării și urmau să moară mult mai mulți oameni.

Luni, vremea caldă și atmosfera de vacanță au atras o mulțime de oameni pe Yankee Stadium, pentru un *doubleheader* de 4 iulie între Yankees și Washington Senators. 74.000 de oameni – mai mulți decât participaseră la vreun meci de baseball în timpul sezonului oriunde în țară – s-au îngrămădit în arenă, iar alte mii au trebuit să fie opriți la intrare.

Săptămânile de vreme rea din cauza cărora se amânaseră atâtea zboruri de pe aerodromul Roosevelt au dat peste cap și programul meciurilor de baseball din vara aceea. În 1927 echipa Yankees a jucat 18 *doubleheader*-e – patru numai în șase zile din iunie –, dar niciunul nu avea să fie mai important decât cel din 4 iulie<sup>12</sup>. Cei de la Yankees arătaseră ce pot în iunie, cu 21 de victorii și șase înfrângeri în luna respectivă, fiind în fruntea clasamentului după nouă meciuri și jumătate față de restul echipelor din ligă, dar acum și cei de la Senators începeau să se încălzească. Loveau bine mingea – cinci dintre primii nouă aveau o medie a înscrierilor de peste 0,300 – și tocmai câștigaseră zece meciuri la rând, urcând pe locul al doilea și declasându-i pe cei de la White Sox. Au sosit la New York optimiști, încrezători că cele două meciuri puteau fi un punct de cotitură pentru ei în acest sezon. Și chiar au fost – dar nu așa cum se așteptau.

Yankees i-au desființat. În cel mai umilitor de inegal meci dintr-un *doubleheader*, New York-ul a câștigat cu 12 la 1, respectiv 21 la 1. Yankees loveau mingea întruna, de parcă erau la antrenament, de nouă ori cel de la bătaie avansând două baze, de patru ori trei baze și înscriind cinci homerun-uri – 37 de lovituri reușite și un total de 69 de baze. Media înscrierii echipei în ziua aceea a fost de 0,468. Fiecare jucător de la Yankees aflat la serviciu – în afară de unul –, inclusiv aruncătorii, a avut cel puțin o lovitură reușită, iar șase au marcat patru sau mai multe. Până și novicele Julie Wera, care nu lovea tare și era folosit rar, jucând în doar 43 de meciuri din două sezoane scurte ale ligii întâi, a realizat un homerun – singurul din cariera sa –, înscriind două puncte. (Apropo, „Julie” venea de la Julian.) Singurul jucător care nu a înscris a fost aruncătorul Wilcy Moore, pe care mai toată lumea îl considera cel mai prost jucător dacă era la bătaie, dar la aruncare a rezistat nouă reprize la rând și nu i-a lăsat pe adversari să înscrie decât un punct.

Asta după o prestație la fel de sigură pe sine a lui George Pipgras, care i-a lăsat pe adversari să marcheze un singur punct din nouă lovituri reușite într-un meci din deschidere – dar care a înscris și două lovituri reușite când a ajuns la bătaie.

„Nicio echipă care aspira la titlul de campioană nu a mai fost bătută vreodată în halul ăsta”, comenta The New York World. „Îmi doresc să se termine odată sezonul ăsta”, a spus apărătorul de la baza întâi al echipei Senators, Joe Judge. De fapt, era ca și terminat. Cu aceste două victorii, cei de la Yankees conduceau acum în clasament cu 11 meciuri și jumătate. Aveau să-i învingă din nou pe Senators a doua zi și în șase din celelalte șapte partide rămase. După aceea nicio echipă nu a mai reprezentat vreodată o amenințare pentru Yankees.

Asta a fost o mare surpriză. Aproape toată lumea estimase că Philadelphia Athletics va câștiga fanionul Ligii Americane în 1927. Opinia unanimă era că Yankees nu mai erau ce-au fost. În primul rând, Ruth avea 32 de ani și avea ditamai burdihanul, iar jucătorii de la aruncare erau și mai bătrâni. Dutch Ruether și Herb Pennock aveau 33 de ani. Bob Shawkey și Urban Shocker aveau 36. Vârsta medie a echipei depășea 28 de ani. Doar cinci dintre jucători se născuseră în secolul XX. Shocker era într-o formă atât de proastă, încât avea să moară înainte de sfârșitul sezonului următor.

Și totuși, în 1927 Yankees avea să se dovedească a fi una dintre cele mai grozave echipe din toate timpurile – poate chiar cea mai grozavă. Șapte membri ai ei (cu tot cu antrenorul Miller Huggins) aveau să fie incluși în Baseball Hall of Fame, o proporție extraordinară pentru o singură echipă. Rareori s-a mai văzut un grup de jucători de o asemenea valoare.

În general, e inutil și naiv să compari performanțele unor sportivi din epoci diferite, dar se poate spune că, atunci când unii s-au încumetat să facă asemenea estimări imprudente, echipa de baseball aleasă cel mai frecvent drept cea mai bună din istorie este New York Yankees din '27. Cu siguranță este corect să spunem că au fost excepționali, atât ca jucători, cât și ca oameni. Iată-i pe câțiva dintre cei mai memorabili.

*Waite Hoyt*, aruncător dreptaci. Poreclit „Școlarul” pentru că ajunsese în liga întâi când avea doar 17 ani, era acum la al zecelea sezon de când juca în liga întâi; era unul dintre cei mai buni ani din cariera lui. Avea să încheie sezonul cu 22 de victorii și șapte înfrângeri, ocupând primul loc sau unul dintre primele locuri în clasament la cinci categorii pentru aruncare.

Viața privată a lui Hoyt era la fel de memorabilă. Era fiul unui bine-cunoscut artist de vodevil, având și el talent la cântat – era atât de bun, încât ar fi putut să-și câștige pâinea pe scenă dacă ar fi ales să facă asta. Socrul lui Hoyt avea o firmă de pompe funebre în New Jersey, iar Hoyt îl ajuta adesea preluând morții de la morgile din Manhattan și aducându-i în New Jersey ca să fie pregătiți pentru înmormântare. Se pare că uneori mai lăsa câte-un cadavru în mașină, la Yankee Stadium, pe timpul meciului, după care îl livra la destinație. În afara sezonului, și Hoyt studia pentru a deveni antreprenor de pompe funebre.

*Urban Shocker*, tot aruncător, se numea de fapt Urbain Jacques Shockor, făcând parte dintr-o familie franco-canadiană care locuia în Cleveland. Era cam bețiv, dar pe vremea aceea mulți jucători cam trăgeau la măsea. Avea un deget îndoit la mâna cu care arunca mingea, din cauza unui accident din tinerețe, ceea ce îl făcea să apuce mingea mai altfel, îmbunătățindu-i foarte mult aruncările lente și cu efect. De asemenea, era unul dintre cei 17 aruncători cărora li s-a permis să arunce mingi umezite cu salivă și după 1919. Avea al treilea cel mai mare salariu din echipă, după Ruth și Pennock: 13.500 de dolari.

Shocker a jucat la aruncare 13 ani în liga întâi și nu a avut niciun sezon prost. În 1927 a înregistrat 18 victorii și șase înfrângeri. Era al doilea ca procent al victoriilor din toată liga, era pe locul al doilea la cel mai mic număr de avansări la bază împărțit la numărul adversarilor la bătaie și pe locul al treilea la coeficientul de eficiență. Cu adevărat extraordinar având în vedere toate acestea este faptul că era extrem de bolnav. Shocker avea o afecțiune cardiacă atât de gravă, încât trebuia să doarmă stând în șezut. (Unele cărți spun că în picioare, dar pare improbabil.) În fotografiile lui din 1927 este tras la față, părând cu cel puțin zece ani mai în vârstă decât era în realitate. La începutul toamnei, avea să se simtă prea rău ca să mai rămână în echipă. Peste mai puțin de un an era mort.

*Herb Pennock*, aruncător, făcea parte dintr-o familie bogată de quakeri din Philadelphia și coechipierii lui îi spuneau Boiernașul sau Kennett Boiernașul. În afara sezonului vâna vulpi, cultiva crizanteme și colecționa antichități. Era stângaci și a jucat baseball 22 de ani, iar în 1927 se apropia de sfârșitul carierei. După meciuri avea adesea dureri atât de mari, încât nici măcar nu mai putea ridica brațul ca să se pieptene. În 1927, Pennock era al



doilea între cei mai bine plătiți aruncători din echipă, cu un salariu de 17.500 de dolari. Mai târziu a fost inclus în Hall of Fame.

*Wilcy Moore*, aruncător, era cel mai neverosimil membru al echipei. Deși era începător, avea cel puțin 30 de ani sau poate chiar mult mai mult. Nu știa nimeni sigur și nici el nu voia să zică. Crescuse la o fermă din Hollis, Oklahoma, după care fusese mulți ani un aruncător bun, dar nu excepțional în liga a doua; în 1925 și-a fracturat încheietura mâinii și asta i-a îmbunătățit cumva aruncarea. Deși uneori mai deschidea partida (ca pe 4 iulie), în general era fireman – aruncător de rezervă care intră în joc și salvează meciul când sunt oameni la bază și situația este precară. Echipa îl numea Doc pentru că specialitatea lui era „să doftoricească meciurile betege”, cum spunea un reporter. În 1927 a avut un an extraordinar de bun – singurul din cariera lui.

*Tony Lazzeri*, apărător la baza a doua și libero. (Un libero este un apărător între bazele a două și a treia.) Deși 1927 era abia al doilea sezon al său, se considera deja că el ar putea fi cel mai bun apărător în zona de bătaie din liga întâi. Deși cântărea doar 75 de kilograme, Lazzeri avea o forță formidabilă la bătaie. A reușit 60 de homerun-uri și 222 de puncte marcate în urma loviturilor pentru Salt Lake City, în Liga Coastei Pacificului din liga a doua, în 1925, înainte de a da lovitura în liga întâi cu Yankees, în 1926.

Lazzeri era un erou aparte mai ales pentru americanii de origine italiană. Este puțin surprinzător să te gândești că italienii erau niște rarități în baseballul profesionist, dar în 1927 asta era situația. În mintea oamenilor, italienii erau asociați fie cu gangsterii ca Al Capone, fie cu anarhiștii ca Sacco și Vanzetti, așa că un italian care se descurca bine în cel mai american dintre sporturi era tratat aproape ca un zeu de comunitatea italiană. Marele secret al lui Lazzeri era că avea epilepsie – asta într-o vreme când epilepticii erau încă închiși adesea la azil –, dar, în cei 14 ani cât a jucat în liga întâi, nu a făcut niciodată o criză pe teren. Și el avea să intre în Hall of Fame.

*Bob Meusel*, apărător exterior pe stânga. Poreclit „Bob Tăcutul”, adesea nu scotea niciun cuvânt zile în șir și era distant chiar și cu coechipierii lui. Nu le mulțumea niciodată suporterilor când îl aclamau și părea insensibil și la laude, și la critici. 1927 a fost cel mai bun an din cariera lui: a avut o

medie a înscrierilor de O, 337, cu 174 de lovituri reușite și 103 puncte înscrise în urma loviturilor sale. El și Ruth se înțelegeau foarte bine, în principal pentru că lui Meusel îi plăcea să petreacă. Doar că petrecea în tăcere.

*Earle Combs*, apărător exterior pe centru, era tăcut și prietenos. Fusese profesor la țară, în Kentucky, înainte de a juca baseball profesionist. Nu fuma, nu bea, nu înjura și își petrecea mare parte din timp citind Biblia. Era probabil cel mai simpatizat din echipă, atât de jucători, cât și de ziaristii sportivi. Era un bun apărător exterior pe centru, pe care te puteai baza, și unul dintre cei mai buni jucători ai tuturor timpurilor când era primul la serviciu. În 1927 urma să aibă cel mai bun sezon din carieră. Cele 231 de lovituri reușite de el au stabilit un record pentru Yankees. Și el s-a numărat printre cei incluși în Hall of Fame.

*Benny Bengough*, prinzător rezervă. Deși nu prea juca – a intrat doar în 31 de meciuri –, Bengough era unul dintre cei mai populari membri ai echipei. S-a născut la Liverpool, în Anglia, dar a crescut în Niagara Falls, New York, și a făcut studii teologice înainte de a se hotărî să devină sportiv. Bengough era chel complet. Într-o noapte s-a dus la culcare cu tot părul pe cap și a doua zi s-a trezit fără niciun fir. În glumă, se prefăcea adesea că își trece degetele prin păr. Mai ales Ruth ținea foarte mult la el.

Demn de remarcat era și Eddie Bennett, care era *batboy* (căra echipamentul echipei). Bennett era cocoșat, iar jucătorii îi atingeau ghebul înainte de meciuri, ca să aibă noroc. Bennett avea reputația aproape stranie că ar purta noroc echipelor. A fost batboy și pentru White Sox în 1919, când echipa a câștigat campionatul. Apoi s-a mutat la Dodgers, în 1920, și echipa a devenit campioană. În 1921 a ajuns la Yankees tocmai în momentul când echipa începea să dețină supremația și a ajutat-o să câștige primul titlu. În 1927 era unul dintre cele mai prețuite personaje din baseball. Unii spun că nu doar căra echipamentul, ci era și un fel de antrenor pe banca tehnică.

În sfârșit – și mai presus de toți – erau Ruth și Gehrig, cel mai formidabil duo din istoria baseballului. Lou Gehrig făcea ceva ce nimeni nu mai făcuse: reușea homerun-uri la fel de bine ca Babe Ruth. Împreună, în 1927, aveau să realizeze un sfert dintre homerun-urile din Liga Americană.

În aparență, Lou Gehrig avea toate calitățile la care te-ai aștepta de la un erou. Era condescendent și chipeș, avea un zâmbet cuceritor, ochi foarte

albaștri și gropiță în bărbie, era extrem de talentat și avea un fizic care părea sculptat în granit. În schimb, era un om fără personalitate și extraordinar de timid, mai ales în preajma femeilor. La vârsta de 23 de ani încă nu avusese nicio prietenă și locuia tot cu părinții. Odată, într-un interviu acordat unei reviste, a afirmat că uneori mai trage câte-o țigară și că îi place să mai bea câte-o bere, dar nimeni nu l-a văzut făcând așa ceva. Făcându-li-se milă de el, coechipierii săi Benny Bengough și Mark Koenig l-au chemat odată în apartamentul lor ca să-i facă cunoștință cu niște fete. Gehrig a venit îmbrăcat într-un costum călcat frumos de mama lui și a stat ca mutul pe canapea, prea îngrozit ca să spună ceva. Nu a scos niciun cuvânt toată seara.

Ca și Lindbergh, Gehrig nu era foarte sociabil, dar, în vreme ce Lindbergh era doar retras, Gehrig era aproape nefiresc de singuratic. Se ducea adesea într-un parc de distracții și se dădea singur în roller coaster ore în șir. Nu îi păsa cum arată și se știa că se încăpățânează să nu poarte palton sau alte haine groase; chiar și atunci când era foarte frig afară, el tot în cămașă umbla. Nu îi plăcea să se plângă, așa că Jacob Ruppert îl plătea la fel ca pe multe dintre rezervele sale. Gehrig accepta întotdeauna orice salariu îi oferea Ruppert, așa că acesta îi dădea mereu bani puțini.

Gehrig se născuse la New York în 1903, într-o familie de imigranți germani săraci din Yorkville. Unii zic că la naștere ar fi fost ditamai bebelușul de 6, 3 kilograme. (Și mama lui era ditamai femeia.) În familia Gehrig se vorbea germana. Tatăl nu prea lucra și era probabil bețiv. Doamna Gehrig a mai avut trei copii, dar toți au murit când erau foarte mici, așa că Lou nu a rămas doar singur la părinți, ci singurul copil care supraviețuise, ceea ce o făcea cu atât mai mult pe mama lui să-l cocoloșească.

Gehrig îi era extraordinar de devotat mamei sale. Dacă alți jucători își luau nevestele în cantonament, Gehrig o lua pe mama lui. Când pleca undeva, îi scria în fiecare zi. Înainte de plecare, se pupau și se strâneau în brațe zece minute, spre marea stânjeneală a coechipierilor aflați lângă ei. Într-un turneu demonstrativ în Japonia, Gehrig și-a petrecut aproape tot timpul liber – și și-a cheltuit mare parte din banii pe care i-a câștigat – cumpărând cadouri pentru mama sa.

Gehrig a fost voinic încă de mic, fiind un sportiv înnăscut. Când a intrat la Liceul Comercial, putea să lovească mingea de baseball mai tare și mai departe decât orice licean pe care îl văzuse vreodată vreun antrenor din New York City. În 1920, echipa liceului a fost invitată la Chicago ca să joace cu cea mai bună echipă a unui liceu de acolo, Lane Tech, pe Cubs Park. În

repriza a noua, cu toate bazele ocupate, Gehrig a reușit un homerun, trimițând mingea peste zidul din fundul terenului de baseball; mingea a aterizat în Sheffield Avenue – ispravă care ar fi fost nemaipomenită chiar și în liga întâi. Gehrig avea 17 ani.

În toamnă s-a înscris la Columbia, unde mama lui lucra ca femeie de serviciu și bucătăreasă în căminul frăției Sigma Nu. Nefiind tocmai un student eminent, Gehrig a picat la cursul de germană pentru începători, deși germana era limba lui maternă. A picat și la engleză. Totuși, la trigonometrie a trecut examenul. Aproape sigur avea astfel de rezultate haotice mai degrabă din cauza programului încărcat, nu pentru că nu l-ar fi dus capul. În fiecare zi trebuia să se scoale în zori și să se grăbească la cantină ca să debaraseze mesele două ore și jumătate. Apoi stătea toată ziua la cursuri, după care avea antrenament la baseball sau la fotbal, în funcție de anotimp. După ce făcea un duș și mânca ceva la repezeală, se întorcea la cantină ca să strângă de pe mese și să spele vasele până târziu.

În 1923 a semnat un contract cu Yankees și doi ani mai târziu a devenit membru permanent al echipei. Pe 1 iunie 1925 a executat o lovitură în locul unui jucător pe nume Wally Pipp, apoi nu a mai lipsit de la niciun meci timp de 14 ani, până în mai 1939, în total 2 130 de partide consecutive – un record care a rezistat 64 de ani.

Ty Cobb de la Detroit Tigers, cel mai labil individ din baseball, a hotărât, încă de când s-au întâlnit prima dată, că nu poate să-l sufere pe Gehrig – pentru că ar fi fost pământău și cam prost și mai ales pentru că avea fixația aia, să lovească mingea cu forță. Nu trecea niciodată pe lângă Gehrig fără să-l înjure. Dacă Gehrig era la bază lângă el, Cobb se trăgea cât mai aproape și îl bodogănea întruna. „Ține-ți piciorul pe pernă, Șnițel Vienez. Treci înapoi, olandez puturos și tâmpit ce ești!”, tot striga la el. Când Gehrig juca la prima bază, Cobb îl ocăra continuu de pe bancă. Până la urmă, Gehrig nu a mai suportat și s-a năpustit spre banca de rezerve ca să pună mâna pe el. Când Cobb, prudent, s-a adăpostit în spatele unui jucător mai masiv, Gehrig a dat cu capul de un stâlp de susținere și a căzut la pământ fără simțire. Cobb a fost atât de impresionat, încât nu l-a mai insultat niciodată.

Acum, în al treilea an de când juca în liga întâi, devenea evident că Gehrig putea să aibă cel mai bun an din istoria baseballului. Ba mai mult, avea toate șansele să doboare recordul de 59 de homerun-uri al lui Ruth. În ultimele 21 de meciuri – cu alte cuvinte, cam din ziua în care Lindbergh nu

reuşise să ajungă la Yankee Stadium – Ruth realizase cinci homerun-uri, un ritm mai mult sau mai puțin normal pentru el. În același interval Gehrig reuşise 14, dintre care trei în același meci, pe Fenway Park din Boston – ceva ce nu mai făcuse nimeni niciodată. Dacă Gehrig își menținea ritmul din acele 21 de meciuri, asta însemna peste 100 de homerun-uri într-un sezon.

În cele două meciuri consecutive de pe 4 iulie împotriva Washingtonului, Gehrig a mai reușit două, inclusiv un mare șlem. La sfârșitul zilei, avea la activ 28 de homerun-uri, față de cele 26 ale lui Ruth. Nimeni nu îl mai dăduse pe Ruth la o parte în felul ăsta. În lumea baseballului era pe punctul de a începe primul mare concurs de homerun-uri, iar entuziasmul generat era aproape nestăvilit.

În mod remarcabil, în ciuda rivalității și a faptului că aveau personalități extrem de diferite, Ruth și Gehrig erau prieteni la cataramă. Adesea Gehrig îl invita pe Ruth la el acasă, unde Babe se desfăta cu bunătățile gătite de doamna Gehrig și, potrivit mai multor biografii, făcea conversație în germană. (De fapt, conform surorii lui Ruth, Babe nu știa boabă de germană.) „Am ajuns să-l iubesc pe uriașul ăla olandez ca pe un frate”, își amintea Ruth în autobiografia sa, părănd cu adevărat sincer. Ruth era la fel de entuziasmat de succesul lui Gehrig ca orice suporter al acestuia; cât despre Gehrig, el era fericit că este lăsat să joace pe același teren de baseball cu Ruth. Era foarte impresionat de firea generoasă a lui Ruth. „Ar fi aproape imposibil să te simți invidios pe un om atât de altruist ca Ruth”, le spunea el unor reporteri.

Din păcate, aceste relații calde nu aveau să dureze la nesfârșit. În anii '30, Gehrig avea să-l deteste pe Ruth din toată ființa lui. Aparent – și deloc surprinzător –, la asta ar fi contribuit și faptul între timp că Ruth s-ar fi culcat, din câte se pare, cu nevasta lui Gehrig.

Mai spre vest, era nemaipomenit că se îndrepta vremea, căci apele fluviului Mississippi începeau în sfârșit să se retragă, încetul cu încetul. La începutul lunii iulie, un milion și jumătate de acri încă se aflau sub ape, dar ce era mai rău trecuse și Herbert Hoover putea de-acum să-i lase pe alții să se ocupe de coordonarea zilnică a eforturilor de ajutorare a populației.

Pentru Hoover, inundațiile de pe valea fluviului Mississippi au reprezentat un triumf personal. Se mândrea mai ales cu faptul că guvernul federal nu asigurase niciun fel de asistență financiară. Toți banii pentru ajutoare proveneau din donații din partea unor cetățeni și a unor organizații

precum Crucea Roșie și Fundația Rockefeller. „Dar pe atunci”, nota Hoover cu un soi de tandrețe sentimentală în memoriile sale, treizeci de ani mai târziu, „cetățenii erau dispuși să aibă grijă unii de alții în vremuri de restriște, fără să le treacă prin cap că guvernul federal ar trebui să facă asta”. De fapt, sprijinul acordat celor care încercau să se pună din nou pe picioare era extrem de inadecvat. Hoover a insistat pentru aprobarea acordării unor împrumuturi de 13 milioane de dolari cu care să fie ajutate victimele inundațiilor, sumă ce pare destul de generoasă, dar în realitate asta însemna doar vreo 20 de dolari de căciulă, bani care, în plus, erau împrumutați – și atât de puțini, încât nu le erau de folos nici măcar celor mai săraci dintre oamenii aceia care pierduseră totul.

Marile inundații de pe valea fluviului Mississippi din 1927 au avut două efecte durabile. În primul rând, au accelerat deplasarea persoanelor de culoare din Sud, în ceea ce astăzi se numește Marea Migrație. Între 1920 și 1930, 1, 3 milioane de negri din Sud au migrat spre nord, unde sperau să găsească slujbe mai bine plătite și mai multă libertate personală. Asta a schimbat fața Americii într-un singur deceniu. Înainte de Marea Migrație, doar 10% dintre oamenii de culoare locuiau în alte state decât cele din Sud. După Marea Migrație, proporția a crescut la 50%.

Celălalt efect important al revărsării fluviului Mississippi a fost că a obligat guvernul federal să accepte că anumite probleme sunt prea complexe pentru ca statele să le rezolve singure. Deși Hoover își amintea mândru că toate eforturile de ajutorare au fost susținute exclusiv cu fonduri din surse private, toată lumea știa că guvernul nu putea sta chiar cu mâinile în sân în caz de dezastru. În 1928, Calvin Coolidge a promulgat, de nevoie, Legea privind controlul riscului de inundații, prin care se alocau 325 de milioane de dolari pentru încercarea de a se evita viitoarele situații de dezastru. După părerea multora, așa s-a născut guvernul intervenționist în America. Lui Coolidge nu i-a plăcut deloc asta și a refuzat să officieze vreo ceremonie pentru a sărbători votarea legii. A preferat s-o semneze în biroul lui, după care a plecat să ia prânzul.

Între timp, în zonele inundate nu chiar toată lumea se bucura de retragerea apelor. În Morgan City, Louisiana, doamna Ada B. Le Boeuf, soția unui important afacerist local, a avut de dat ceva explicații când cadavrul umflat și lucios al soțului ei, cu răni evidente de glonț, a fost găsit pe un mal de pământ de unde tocmai se retrăseseră apele, la nouă zile după ce ea l-a dat dispărut. Când a fost luată la întrebări, doamna Le Boeuf a

mărturisit că se încurcase cu alt cetățean de seamă al orașului Morgan City, Thomas E. Dreher, care era medic chirurg și, deloc întâmplător, cel mai bun prieten al soțului ei. Duplicitarul Dreher îl invitase pe Le Boeuf să meargă împreună la pescuit, îl împușcase, îi legase niște greutate de picioare și îl aruncase peste bord.

1927 a fost un an memorabil în ce privește crimele stupide, iar asta se încadra cu siguranță în această categorie, căci se pare că doctorului Dreher nu i-a trecut prin minte că nu e o idee bună să arunci un cadavru în apă în timpul unor inundații pentru că în cele din urmă apele se retrag, dar nu neapărat și mortul. Dr. Dreher și doamna Le Boeuf au fost judecați, condamnați și spânzurați unul lângă altul.

Pentru Charles Lindbergh, luna iulie nu a început deloc bine. Deși rezistase eroic celor mai tentante propuneri cu care încercaseră unii să-l momească, a acceptat totuși două oferte profitabile și acum venise momentul să le dea curs. Una era să facă un turneu de trei luni prin țară cu Spirit of St. Louis. Ideea era să viziteze fiecare dintre cele 48 de state, parțial pentru a satisface dorința oamenilor de a-l vedea în carne și oase, dar și pentru a ajuta la promovarea aviației. Fondul Daniel Guggenheim pentru Promovarea Aeronauticii avea să-i plătească 2.500 de dolari pe săptămână pe toată durata turneului, o sumă foarte generoasă. De detalii avea să se ocupe ubicuul Minister al Comerțului condus de Herbert Hoover. Turneul a fost programat să înceapă pe 20 iulie.

În același timp, Lindbergh a semnat cu editura G.P. Putnam's Sons un contract prin care se angaja să scrie rapid o autobiografie. Putnam i-a desemnat un ghostwriter, Carlyle MacDonald de la The New York Times, care a venit cu o primă variantă, dar lui Lindbergh nu i-a plăcut deloc tonul prea colocvial al acestuia și a insistat să scrie chiar el cartea – lucru care i-a alarmat pe cei de la editură, pentru că avea la dispoziție doar vreo trei săptămâni, interval în care trebuia să facă și o călătorie în Canada, unde fusese invitat de prim-ministru pentru a participa la festivitățile în cinstea celor 60 de ani de existență a țării.

Vizita în Canada a fost plină de evenimente tragice. Pe 4 iulie, în timp ce restul Americii sărbătorea, Lindbergh a zburat la aerodromul Selfridge din Michigan, unde îl aștepta o escadrilă de avioane militare ca să-l escorteze până la Ottawa. Planul era ca la Ottawa Lindbergh să aterizeze primul, pe când ceilalți ar fi zburat în cerc deasupra lui. Din nefericire, două dintre

avioanele care îl escortau și-au ciocnit aripile și unul a intrat în picaj. Locotenentul J. Thad Johnson a sărit în gol din avionul care se prăbușea, dar nu a mai apucat să-și deschidă parașuta. S-a izbit de pământ cu o bufnitură îngrozitoare, aproape de locul unde tocmai aterizase Lindbergh, murind pe loc. Incidentul le-a stricat ziua multora, dar Lindbergh l-a luat ca atare. În lumea lui, moartea era un risc al meseriei.

Imediat după Ottawa, Lindbergh s-a întors în Long Island și s-a mutat la Falaise, un castel în stil francezesc de pe domeniul familiei Guggenheim din Sands Point, pe Coasta de Aur, la vreo 20 de kilometri de proprietatea lui Mills, unde chiar în acele zile aveau loc discuțiile dintre Benjamin Strong și ceilalți bancheri. Capătul Coastei de Aur deținut de familia Guggenheim era ceva mai boem decât restul și foarte popular pe Broadway și printre artiști. Florenz Ziegfeld, Ed Wynn, Leslie Howard, P.G. Wodehouse, Eddie Cantor, George M. Cohan și, o vreme, Scott și Zelda Fitzgerald au avut și ei case aici, ca și unele personaje mai dubioase, precum mafiotul Arnold Rothstein. Era lumea din Marele Gatsby, publicat cu doi ani înainte. Sands Point, unde membrii familiei Guggenheim locuiau în trei reședințe mărișoare, era bogatul East Egg din roman.

Lucrând într-un dormitor cu vedere la mare, Lindbergh și-a scris povestea vieții, luându-se după versiunea lui Carlyle MacDonald. În aproape trei săptămâni a produs un manuscris de vreo 40.000 de cuvinte – o realizare impresionantă măcar ca volum, dacă nu și ca valoare literară. Cartea, intitulată Noi, a fost întâmpinată cu răceală de critici. Lindbergh a dedicat doar vreo 18 rânduri copilăriei și șapte pagini zborului său istoric. În rest vorbea aproape numai despre cascadorii aviatice și livrarea poștei par avion. Cum remarca sec autorul unei recenzii, „ca autor, Lindbergh este cel mai mare aviator din lume”. Dar publicului nu-i păsa. Noi a fost lansată pe 27 iulie și a ajuns direct în capul listei de bestselleruri. În primele două luni s-au vândut 190.000 de exemplare. Oamenii nu se mai săturau de tot ce făcea Lindbergh.

Iar acum toată atenția publicului, care lui Lindbergh nu îi făcea nicio plăcere, avea să devină nu doar mai intensă, ci adesea destul de periculoasă.

## Capitolul 17

Pentru un om care a schimbat lumea, Henry Ford se învârtea în cercuri foarte restrânse. A locuit toată viața la nici 20 de kilometri de locul unde s-a



născut, o fermă din Dearborn, chiar lângă Detroit. Nu prea a văzut lumea și nici nu prea i-a păsat de ea.

Cu siguranță, era cam îngust la minte, nu avea educație și abia dacă știa să citească. Avea convingeri puternice, dar mai toate îndoielnice, care îl făceau să pară, cum scria The New Yorker, „cam într-o doagă”. Nu îi plăceau bancherii, doctorii, băutura, tutunul, lenea în toate formele ei, laptele pasteurizat, Wall Street, oamenii grași, războiul, cărțile și cititul în general, J.P. Morgan & Co., pedeapsa capitală, clădirile înalte, absolvenții de facultate, romano-catolicii și evreii. Mai ales evreii. Odată a plătit un specialist în ebraică pentru a traduce Talmudul în așa fel încât să reiasă că evreii sunt vicleni și avari.

Era atât de ignorant, încât adesea te lăsa cu gura căscată. Credea pământul nu poate susține greutatea zgârie-norilor și că în cele din urmă orașele mari se vor prăbuși în adâncuri, ca într-un soi de apocalipsă biblică. Niște ingineri i-au explicat că un zgârie-nori mare cântărește cam 60.000 de tone, pe când piatra și solul excavate pentru a turna fundațiile ar ajunge pe la 100.000 de tone, așa că zgârie-norii mai degrabă ușurau povara care apăsa pământul de sub ei – dar nu l-au convins. Rareori se întâmpla să se încreadă mai mult în date concrete sau în logică decât în instinctele sale.

Cel mai memorabil moment în care s-a văzut cât de limitat este Ford s-a înregistrat în 1919, când a dat în judecată Chicago Tribune pentru calomnie, pe motiv că l-ar fi numit „idealist ignorant” și „anarhist”<sup>13</sup>. Timp de opt zile, avocații cotidianului Tribune au distrat toată națiunea navigând pe apele nu tocmai adânci ale minții lui Ford. Întrebat dacă știe cine este celebrul trădător Benedict Arnold, Ford a răspuns: „Numele îmi este cunoscut”. „Cine a fost?”, a insistat avocatul. „Am uitat cine este”, a răspuns Ford. „Cred că e un scriitor”.

Așa s-a aflat că Ford nu prea avea habar pe ce lume trăiește. Nu știa când a avut loc Războiul de Independență („În 1812, cred; nu sunt sigur”) sau din ce cauză a izbucnit. Întrebat despre politică, a recunoscut că nu prea este la curent și că nu votase decât o singură dată în viața lui. Asta se întâmplase imediat după ce împlinise 21 de ani, când, a spus el, îl votase pe James Garfield. Un avocat vigilent i-a atras atenția că de fapt Garfield a fost asasinat cu trei ani înainte ca Ford să împlinească vârsta la care putea vota.

Și tot așa, zi după zi. Lumea era atât de încântată și de fascinată de ignoranța lui Ford, încât, în fața tribunalului, vedeai în fiecare zi un întreprinzător care vindea copii tipărite la repezeală ale mărturiei lui Ford,

cu 25 de cenți bucata; a câștigat atâția bani, încât și-a cumpărat cu ei o casă. (Până la urmă, juriul i-a dat câștig de cauză lui Ford, dar jurații – 12 fermieri flegmatici din Michigan care, în mod clar, considerau că au altceva mai bun de făcut decât să-și piardă timpul acolo – i-au acordat despăgubiri în valoare de numai șase cenți. Tribune nu le-a plătit niciodată.)

De aproape un secol, întrebarea dacă Ford chiar era prost sau doar neatent alimentează o controversă care s-a iscat în rândul istoricilor și al altor comentatori. John Kenneth Galbraith nu avea nicio îndoială. Viața și cariera lui Ford, susținea el, au fost „marcate de obtuzitate și stupiditate și, în consecință, de o grămadă de erori groaznice”. Într-o biografie în general binevoitoare din 1957, Allan Nevins și Frank Ernest Hill spuneau că a fost „un ignorant în afara domeniului său de activitate, [dar] un ignorant cu bun-simț și integritate”. Acesta a fost cam cel mai cald omagiu primit de Henry Ford din partea celor care l-au cunoscut bine sau care l-au studiat cu atenție. Pe scurt, nu era un tip tocmai isteț și nici nu se gândea prea mult înainte să deschidă gura.

Și totuși, a realizat lucruri extraordinare. Atunci când Henry Ford a produs primul Model T, americanii aveau de ales dintre vreo 2 200 de mărci de automobile. Fiecare dintre aceste mașini era, dintr-un anumit punct de vedere, doar o jucărie pentru capriciile celor bogați. Ford a transformat automobilul într-un obiect de uz general, o mașină ieftină și practică, pentru toată lumea, iar această diferență de filosofie i-a adus un succes inimaginabil și a schimbat lumea. În doar zece ani și ceva, Ford avea peste 50 de fabrici pe șase continente și 200.000 de angajați, producea jumătate din numărul de mașini la nivel mondial și era industriașul cu cel mai mare succes din istorie, cu o avere de vreo două miliarde de dolari, după estimările lui. Perfectionând producția de masă și transformând automobilul într-un obiect pe care și-l permitea și omul de rând, a schimbat radical cursul și ritmul vieții moderne. Noi trăim acum într-o lume în mare parte modelată de Henry Ford. Dar în vara anului 1927 colțul de lume al lui Henry Ford începea să pară cam bolovănos.

Henry Ford s-a născut în iulie 1863, în luna bătăliei de la Gettysburg, și a trăit până în era atomică, murind în 1947, cu puțin înainte să împlinească 84 de ani. De la început, nu a fost atras de viața la fermă, căci „era prea multă treabă de făcut”. În prima jumătate a lungii sale vieți, a fost doar un mecanic foarte bun. După ce s-a lăsat de școală, la vârsta de 16 ani, a lucrat

pentru diferite ateliere și magazine de motoare auto din Detroit, ajungând în cele din urmă inginer-șef la Edison Illuminating Company. În anii 1890, a renunțat la asta ca să lucreze la ceva ce îl obseda: voia să construiască cea mai bună mașină posibilă. Potrivit lui Morris Markey, care scria la The New Yorker, Ford era într-o zi la o cursă de mașini când un pilot francez a avut un accident în urma căruia a fost rănit mortal. În timp ce alții alergau spre pilotul rănit, Ford a alergat la mașină, care scăpase mai teafără decât și-ar fi închipuit el. A luat cu el o bucată mare de șasiu și a descoperit că era făcut din oțel cu vanadiu, un material rezistent, dar ușor. Oțelul cu vanadiu a devenit metalul de bază al oricărei mașini pe care a fabricat-o după aceea. Indiferent dacă această poveste este adevărată sau nu, cert e că Ford nu s-a grăbit să înceapă producția până nu a pus la punct toate detaliile legate de fabricare și de compoziție. Avea 40 de ani când a înființat Ford Motor Company, în 1903, și 45 când a produs primul Model T<sup>14</sup>.

Fordul Model T, ca și Ford însuși, nu părea că ar avea mari șanse să atingă măreția. Era aproape dinadins rudimentar. Mulți ani mașina nu a avut vitezometru și nici indicator al nivelului de combustibil. Cei care voiau să afle câtă benzină mai au în rezervor trebuiau să oprească mașina, să coboare și să dea pe spate scaunul șoferului ca să verifice o joă aflată pe planșeu. Era și mai complicat să verifici nivelul uleiului. Proprietarul mașinii sau altcineva pus de acesta trebuia să se strecoare sub șasiu, să deschidă două supape cu un clește și, în funcție de viteza cu care se scurgea uleiul, să estimeze cât ulei mai trebuia – și cât de repede. Cât despre viteze, mașina folosea ceva care se numea transmisie planetară, despre care se știa că este idiosincrazică. Trebuia să exersezi mult până să înveți să stăpânești cele trei viteze, dintre care una pentru marșarier. Farurile, acționate de un magnetou, erau atât de slabe, încât nu prea foloseau la nimic și se înfierbântau atât de tare la viteze mari, încât tindeau să explodeze. Cauciucurile din față și cele din spate erau de dimensiuni diferite, caracteristică inutilă ce îi obliga pe proprietarii de mașini să aibă la ei două roți de rezervă. Demarourile electrice au devenit standard abia în 1926, cu mulți ani după ce aproape toți ceilalți producători le foloseau deja în mod curent.

Și totuși, Fordul Model T a fost o mașină foarte îndrăgită. A fost sursa multor bancuri pline de afecțiune. De pildă, cică un fermier al cărui acoperiș de tablă fusese stâlcit de o tornadă l-a trimis la fabrica lui Ford, sperând că îl va sfătui cineva cum să-l repare. Drept răspuns, a primit următorul mesaj: „Mașina dumneavoastră este una dintre cele mai distruse rable pe care le-

am văzut vreodată, însă estimăm că o vom putea repara”. În ciuda tuturor cusurilor sale, Fordul Model T era practic indestructibil, ușor de reparat, suficient de puternic ca să nu se împotmolească în noroi sau în zăpadă și destul de înalt ca să nu fie deranjat de fâgașe într-o vreme când majoritatea drumurilor de țară erau neasfaltate. De asemenea, era admirabil de adaptabil. Mulți fermieri își modificau Fordurile Model T ca să-și are ogoarele, să taie bușteni, să pompeze apă, să foreze puțuri ori să facă alte treburi utile.

Una dintre principalele caracteristici ale Fordului Model T de care astăzi nu prea își mai aduce nimeni aminte este că a fost prima mașină importantă la care locul șoferului era în stânga. Înainte, aproape toți producătorii îl așezau pe șofer în partea dreaptă a mașinii, către marginea drumului, astfel încât, atunci când cobora, să pună piciorul pe iarbă sau pe asfalt uscat, nu în noroiul vreunui drum neasfaltat. Ford s-a gândit că acest avantaj ar putea fi apreciat mai mult de doamne, așa că a aranjat scaunele astfel încât să le fie lor mai ușor. În plus, cu noua aranjare a scaunelor, șoferul vedea mai bine drumul, iar când doi șoferi treceau unul pe lângă altul, era mai ușor să oprească pentru a vorbi unul cu altul pe geam, față în față. Nu era Ford un mare gânditor, dar înțelegea natura umană. Oricum, noua aranjare a scaunelor la Fordul Model T a fost atât de populară, încât a devenit curând un standard adoptat de toate mașinile.

Fordul Model T a fost un mare succes din prima clipă. În primul an, Ford a produs 10 607 mașini, mai mult decât fabricase oricare alt producător până atunci, și tot nu putea face față cererilor. Producția s-a dublat anual (mai mult sau mai puțin), până când, prin 1913 – 1914, a ajuns la aproape 250.000 de mașini pe an, iar în 1920 – 1921 la peste 1, 25 milioane.

Convingerea cea mai persistentă despre Fordul Model T, că îl poți avea în orice culoare dacă aceasta era negru, nu era decât parțial conformă cu realitatea. Unele dintre primele variante ale mașinii au fost produse în mai multe culori, însă culoarea depindea de modelul pe care îl cumpărai. Automobilele mici erau gri, autoturismele roșii și mașinile de oraș verzi. Negre nu găseai chiar deloc. Aceasta a devenit culoarea de bază în 1914 doar pentru că emailul negru se usca suficient de repede ca să se potrivească metodelor lui Henry Ford bazate pe linia de asamblare, și a durat numai până în 1924, când au început să se fabrice mașini albastre, verzi și roșii.

Exista un anumit lucru care explica avantajul competitiv al lui Ford: linia de asamblare mobilă. Procesul a fost perfecționat treptat, între 1906 și 1914, nu neapărat ca un plan progresiv, sistematic, ci mai degrabă ca o serie de expediente disperate, în încercarea de a face față cererilor. Ideea de bază a liniei de asamblare – sau a „asamblării progresive”, cum i se spunea la început – avea ca sursă de inspirație procesarea carcaselor de animale în abatoarele din Chicago, care, așa cum s-a remarcat adesea, era de fapt un soi de „linie de dezasamblare”. Mai erau companii care foloseau tehnici de tip linie de asamblare – așa făcea Westinghouse frâne pneumatice –, dar niciun al fabricant nu a adoptat acest sistem atât de cuprinzător și de obsesiv ca Ford. În timpul activității, muncitorii din fabricile lui Ford nu aveau voie să vorbească, să fredoneze melodii, să fluiere, să șadă, să se rezeme, să facă pauze de gândire ori cine știe ce alte activități care să-i deosebească de niște roboți și li se dădea doar o pauză de 30 de minute pe tură, în care puteau să meargă la baie, să mănânce ceva ori să-și rezolve alte nevoi personale. Totul era pus la punct în beneficiul liniei de asamblare.

Henry Ford a susținut mereu că procesul liniei de asamblare a fost ideea sa, dar se pare că era cam prea generos cu sine. „Henry Ford nu a avut niciun fel de idei legate de producția de masă”, își amintea cândva colegul lui Ford, Charles Sørensen. „Departa de el acest gând; dar a fost fermecat de ea, ca și noi, ceilalți”.

Grație vitezei cu care erau realizate operațiunile, timpul necesar pentru a produce o mașină Ford a scăzut de la 12 ore în 1908 (care era deja un timp bun) la doar o oră și jumătate după 1913, când s-a deschis fabrica Highland Park. În perioada de vârf a producției, la fiecare zece secunde câte un automobil, camion sau tractor nou ieșea de pe banda de asamblare a unei fabrici Ford de pe cuprinsul Americii. În 1913, vânzările companiei ajunseseră la aproape 100 de milioane de dolari, cu un profit de 27 de milioane. Odată cu creșterea eficienței, a scăzut și prețul – de la 850 de dolari în 1908 la 500 de dolari în 1913 și la 390 în 1914, după care s-a stabilizat, în cele din urmă, la suma aproape ridicol de rezonabilă de 260 de dolari în 1927.

În 1914, Ford a introdus ziua de muncă de opt ore, cu 40 de ore pe săptămână, și a dublat salariul mediu, acesta crescând la cinci dolari pe zi, ceea ce adesea este numit un gest de generozitate revoluționară. De fapt, acest lucru a fost necesar din cauza costurilor mari ale rotației personalului

– care a fost, în mod uimitor, de 370% în 1913. În același timp, Ford a creat faimosul său Departament Sociologic, angajând vreo două sute de cercetători care erau însărcinați să examineze toate aspectele vieții private a lucrătorilor: regim alimentar, igienă, religie, finanțe personale, distracții și moravuri. Mâna de lucru a lui Ford era formată din foarte mulți imigranți – în unele perioade chiar și două treimi dintre angajații lui erau veniți din alte țări – și Ford chiar dorea să-i ajute să aibă o viață mai sănătoasă și mai plăcută, așa că intervențiile lui sociologice nu erau ceva chiar așa de rău. Totuși, Henry Ford nu a făcut aproape nimic care să nu implice și ceva rău pe undeva, iar Departamentul Sociologic a avut cu siguranță o tentă totalitaristă. Angajaților lui Ford li se putea ordona să-și facă curat în casă și în curte, să doarmă în paturi în stil american, să economisească mai mult, să-și schimbe comportamentul sexual ori să renunțe la orice practică despre care vreunul dintre inspectorii acestuia considera că „aduce atingere vigorii fizice sau caracterului moral”. Muncitorilor născuți în alte țări care voiau să avanseze în cadrul companiei li se cerea să-și ia cetățenia americană și să facă cursuri de limbă engleză.

De asemenea, trebuie spus că Ford a angajat și foarte multe persoane cu dizabilități – printre care (în 1919) și un bărbat fără mâini, patru fără picioare, patru orbi, 37 de surzi și 60 de persoane care sufereau de epilepsie (într-o vreme când epilepticii erau disprețuiți). În plus, a angajat între 400 și 600 de foști pușcăriași. A angajat și bărbați de culoare, deși aproape mereu le dădea treburile cele mai murdare și mai istovitoare, în locurile unde era cel mai cald. (În 1927 nimeni nu angaja negrese.)

Cui ar trebui să i se atribuie meritele succesului lui Ford este o chestiune controversată încă de când a început să aibă succes. Mulți au sugerat că adevăratul creier al operațiunii a fost James Cauzens, partenerul de origine canadiană al lui Ford. La început, Cauzens lucrase la un depozit de cărbuni, dar s-a asociat de la început cu Ford, dând dovadă de un fler extraordinar în afaceri. Cauzens gestiona finanțele, vânzările, rețeaua de distribuție și promovarea lui Ford. Acesta din urmă se ocupa aproape exclusiv de producție. Din această perspectivă, Henry Ford a dat companiei un nume și un etos, dar Cauzens a transformat-o într-un colos global.

Ford și Cauzens se ciondăneau încontinuu, uneori cu foarte multă înverșunare, iar succesul nu a făcut decât să înrăutățească lucrurile. Lui Ford a început să nu-i mai convină că James Cauzens avea 150.000 de dolari salariu, mai ales după ce și-a dat seama că asta înseamnă o creștere

cu 50 de cenți a costului de producție al fiecărei mașini pe care o construiau. Nu credea că James Cauzens merită acești bani și, în esență, l-a făcut să-și dea demisia. În 1915 Cauzens și-a vândut partea sa de acțiuni și a intrat în politică, ajungând în cele din urmă senator de Michigan și devenind celebru prin faptul că l-a atacat pe Andrew Mellon pentru că i-ar fi favorizat pe bogați (ironie gustată de mulți, pentru că se credea că James Cauzens este cel mai bogat om din Congres).

Plecarea lui Cauzens a fost un motiv de îngrijorare pentru mulți. „Lumea considera că, deși Ford era un mecanic foarte talentat, nu prea se pricepea la afaceri”, scria în 1926 un angajat al lui Ford pe nume E.G. Pipp, „și oamenii nu știau ce se va alege de companie după plecarea lui Cauzens”. Ce s-a întâmplat de fapt nu se știe sigur. Fără Cauzens, Ford a continuat cam la fel ca înainte. Deși a intrat într-un declin treptat, este imposibil de spus în ce măsură acest lucru a fost cauzat de plecarea lui Cauzens. Cert este că toate inovațiile veritabile de la Ford s-au făcut cât timp a fost acolo și Cauzens și că după aceea nu a mai apărut niciuna cu consecințe durabile – cel puțin nu până în vara anului 1927, și nici acestea nu au fost niște succese ca la carte.

Spre sfârșitul anilor '20, un american din șase avea mașină – adică aproape o mașină per familie – și mulți considerau că automobilul constituie o parte esențială a vieții. Sociologii Robert și Helen Lynd, în studiul lor clasic despre clasa mijlocie americană, *Middletown*, publicat în 1929, au descoperit, spre surprinderea lor, că în orașelul fără nume din titlu (care era, de fapt, Muncie, Indiana) oamenii care aveau o mașină erau mai mulți decât cei ce aveau o cadă în baie. Întrebată de ce, o femeie a răspuns simplu: „Pentru că nu putem ieși în oraș cu cada”.

Din păcate și din ce în ce mai mult, mașinile care le plăceau americanilor nu mai erau Fordurile. Alți fabricanți produceau mașini superioare ca valoare și calitate. Toate automobilele de la General Motors aveau vitezometre și amortizoare, de pildă, în vreme ce Ford abia începea să le introducă. În plus, GM producea o gamă de mașini pentru toate buzunarele, de la Chevrolet, pe treapta cea mai de jos, până la Cadillac, cele mai scumpe. (Cadillac era o divizie atât de exclusivistă, încât avea un salon de prezentare în Manhattan unde, după cum se lăudau reclamele sale, „Exponatele nu se vând și nu se negociază”. Vizitatorii puteau examina plini de admirație cele mai noi modele, dar trebuiau să se ducă în altă parte pentru afacerea sordidă a achiziționării unui automobil.)

Sub conducerea întreprinzătoare a lui Alfred Sloan Jr, General Motors și-a modernizat și și-a rafinat constant mașinile, adăugând noi culori și caracteristici pentru a stimula interesul și entuziasmul publicului. Spre sfârșitul anilor '20 GM făcea anual câte o schimbare a modelelor, practică în esență inutilă, dar impresionant de eficientă ca instrument de marketing. Din urmă venea puternic și noua Chrysler Corporation, urmașă a Maxwell Motor Company și botezată după Walter Chrysler, dinamicul său proprietar. Spre sfârșitul anilor '20 Chrysler se descurca nemaipomenit de bine, încât și-a permis să construiască un splendid monument închinat sieși: celebra Chrysler Building, cu 77 de etaje, care, atunci când a fost finalizată, era cea mai înaltă clădire din lume. (Pentru scurt timp însă. Peste 11 luni a fost întrecută de Empire State Building.)

Toate acestea îl făceau pe Ford să pară tot mai demodat și mai nepregătit. Ultimul an cu adevărat bun pentru Ford a fost 1923. De atunci până la sfârșitul anului 1926, producția totală a companiei a scăzut cu 400.000. În aceeași perioadă producția a crescut cu aproape tot atâta la Chevrolet – divizie care fusese dezvoltată de William Knudsen, un inginer genial care lucrase la Ford și care fusese împins în brațele celor de la General Motors de metodele autocratice ale lui Henry.

În mod remarcabil, în timp ce se întâmplau toate astea, Henry Ford se ocupa tot mai mult de alte chestiuni, mai puțin urgente. Avea o fixație: să găsească utilizări industriale anumitor produse agricole. Era fascinat în special de ceea ce considera a fi adaptabilitatea infinită a soiei. Purta costume făcute din fibre de soia și construia mașini experimentale aproape exclusiv din plastic și alte materiale făcute din soia. (Mașina respectivă nu a mai intrat niciodată în producție pentru că nu a reușit nimeni să scape de mirosul ei oribil.) Își trata oaspeții cu mâncăruri care constau în principal în produse din soia – „inele de ananas cu tofu, pâine de soia cu unt de soia, plăcintă cu mere și crustă de soia, cafea din boabe de soia prăjite și înghețată din lapte de soia”, după cum povestea biograful său Greg Grandin. Ford îl admira atât de mult pe șeful diviziei sale de cercetare a soiei, Edsel Ruddiman, încât și-a botezat fata după el.

Pentru a-și promova convingerile personale, a cumpărat un cotidian muribund, The Dearborn Independent, și l-a transformat într-o revistă de interes general. The Independent a devenit faimoasă pentru obtuzitatea articolelor pe care le publica și pentru îndărătnicia opiniilor sale. Era tipărită



chiar în fabrică, într-un spațiu care fusese nefolosit, ceea ce l-a făcut pe un mucalit să spună că este „cel mai bun cotidian scos vreodată de o uzină de tractoare”. Ford își băga foarte mult coada în afacerea cu revista. Una dintre ideile sale a fost să aplice la revistă metodele liniei de asamblare. În loc să repartizeze fiecare articol câte unui jurnalist, ca la publicațiile normale, el voia ca articolele să progreseze ca pe un fel de linie de asamblare editorială, unde diferite echipe de specialiști ar fi adus pe rând o anumită contribuție, după care ar fi dat articolul mai departe, următoarei echipe. Cineva ar fi furnizat datele, altul s-ar fi ocupat de partea umoristică, un al treilea de sfaturile legate de moralitate și așa mai departe. Ford a fost convins să renunțe la ideea asta, dar se amesteca suficient de mult în alte aspecte, așa că The Independent era mereu îngrozitoare. A pierdut sute de mii de dolari pe an cu revista și ar fi pierdut și mai mult dacă nu i-ar fi obligat pe reprezentanții de vânzări să ia și ei niște exemplare pe care să le vândă clienților – deși nu prea vedeai clienți dispuși să citească vreun articol lung cât o zi de post și cu un titlu de genul „Francezi celebri pe care i-am cunoscut”, de A.M. Somerville Story (la vremea aceea un autor la fel de obscur ca și astăzi), sau „Marina comercială americană trebuie sprijinită de firme, și nu de subvenții guvernamentale”, de W.C. Cowling, unul dintre directorii de la Ford.

Un lucru mai bine cunoscut este că de obicei The Independent publica articole în care îi ataca pe evrei. Îi acuza că manipulează bursele, că pun la cale înlăturarea creștinismului, că folosesc Hollywoodul ca instrument de propagandă pentru interesele evreiești, că promovează jazzul („muzica idioților”, cum îl numea The Independent) în rândul maselor în scopuri dezonorante, că încurajează purtarea fustelor scurte și a ciorapilor rulați și că au aranjat Campionatul Mondial din 1919, printre multe altele. Acuratețea nu era tocmai punctul său forte. Într-un articol din 1921 intitulat „Cum au nenorocit evreii baseballul” îl pune la stâlpul infamiei pe Harry Frazee de la Red Sox pornind de la presupunerea că ar fi fost evreu. În realitate, Frazee era prezbiterian.

Majoritatea acestor compuneri au fost reunite într-un volum intitulat The International Jew, foarte admirat în Germania nazistă, unde a fost retipărit de nu mai puțin de 29 de ori. Henry Ford are și meritul suplimentar de a fi singurul american despre care se vorbește de bine în Mein Kampf, cartea de memorii a lui Adolf Hitler din 1925. Se zicea că Hitler ar fi avut pe perete o poză a lui Ford pusă în ramă.

Antisemitismul lui Ford pare să fi fost unul foarte personalizat. În primul rând, se pare că nu avea un caracter personal. Din câte se pare, el nu avea nimic cu evreii ca indivizi. I-a încredințat fără nicio problemă proiectarea fabricilor sale lui Albert Kahn, un imigrant evreu, cu care a avut o relație bună timp de 35 de ani. Atunci când rabinul Leo Franklin, un vechi prieten și vecin cu el, a rupt-o cu Ford din cauza unora dintre acuzațiile publicate de The Independent, acesta chiar nu pricepea de ce a făcut asta. „Care este problema, domnule Franklin?”, l-a întrebat el, sincer nedumerit. „Avem ceva de împărțit?”

Antagonismul lui Ford se baza de fapt pe convingerea că o clică de evrei care acționa din umbră încerca să cucerească lumea. Nu știa nimeni care era sursa acestor convingeri. „Sunt sigur că, dacă domnul Ford ar ajunge în boxa martorilor, nu ar putea spune exact când și cum a început să aibă un cui împotriva evreilor nici dacă viața lui ar depinde de asta”, remarcă Edwin Pipp, primul redactor-șef al revistei The Independent, care în scurt timp și-a dat demisia, sătul să tot publice genul de texte pe care le voia Ford.

Ironia sortii era că acum Ford dăduse de belea tot din cauza unui atac la persoană. Printre toate declamațiile pe care le publica, The Independent s-a apucat să-l facă albie de porci pe un avocat numit Aaron Shapiro, afirmând că ar fi făcut parte dintr-o „clică de bancheri, avocați, agenți de publicitate și cumpărători de produse agricole – toți evrei”, care îi înșelaseră pe fermierii americani în cadrul unei conspirații ce urmărea să preia controlul asupra pieței americane a grâului. Shapiro a dat revista în judecată pentru calomnie, cerând despăgubiri în valoare de un milion de dolari. Cazul avea să reprezinte o bilă neagră pentru Ford în prima jumătate a anului 1927.

Ford era programat să depună mărturie la proces pe 1 aprilie, dar cu o zi înainte de înfățișare a fost implicat într-un accident ciudat. Potrivit declarației date de Ford la poliție, după muncă, se întorcea cu mașina acasă, când doi indivizi dintr-un Studebaker l-au forțat să iasă de pe șosea. Pierzând controlul volanului, Ford s-a dus la vale pe un rambleu abrupt, izbindu-se în cele din urmă de un copac de lângă River Rouge. Cel mai probabil, copacul i-a salvat viața, căci râul era primejdios de umflat după ploile abundente din ultimul timp – aceleași ploi care cauzau inundațiile de pe valea fluviului Mississippi, mai spre sud. Ford a ajuns acasă pe jos, buimac și plin de sânge, cu o rană adâncă deasupra unui ochi și o tăietură serioasă în creștetul capului. Cei doi indivizi din Studebaker nu au fost găsiți niciodată.

Mulți au presupus că Ford înscenase accidentul ca să nu mai trebuiască să depună mărturie a doua zi, dar severitatea rănilor sale părea să contrazică această ipoteză. O teorie alternativă era că Ford, despre care toată lumea știa că este un șofer exasperant dacă te nimereai în spatele lui – conducea încet și pe mijlocul drumului –, fusese depășit de un șofer frustrat și fusese scos accidental de pe carosabil sau virase, luat prin surprindere. Oricare ar fi fost cauza, efectul a fost că procesul de calomnie nu s-a mai desfășurat conform planului.

S-a stabilit o nouă dată pentru judecarea cazului, dar Ford s-a hotărât să nu mai lupte și, după ce s-a gândit bine, i-a trimis personal lui Șapiro o scrisoare aparent sinceră (împreună cu un cec de 140.000 de dolari drept despăgubire) în care le cerea scuze acestuia și evreilor în general și promitea să nu-i mai atace niciodată. Scrisoarea era datată 30 iunie, dar a fost făcută publică pe 8 iulie.

În scrisoare, Ford pretindea că nu fusese la curent cu lucrurile îngrozitoare pe care le publica *The Independent* despre evrei. „Dacă mi-aș fi dat seama măcar de caracterul general – ca să nu mai vorbesc de detalii – al acestor afirmații, aș fi interzis punerea lor în circulație fără să stau pe gânduri nicio clipă”, declara el, exprimându-se într-un stil care evident nu îi aparținea. „Am fost extrem de șocat când am cercetat dosarele de la *The Dearborn Independent* și broșurile intitulate *The International Jew*”. Toate acestea erau puțin cam trase de păr, pentru că multe dintre acuzațiile aduse evreilor apăruseră într-o rubrică semnată de Ford sau în interviurile pe care le acordase altor publicații. Joseph Palma, un funcționar al lui Ford care a fost implicat îndeaproape în redactarea scrisorii, a mărturisit după aceea că, de fapt, Henry Ford nu citise scrisoarea prin care își cerea scuze, având doar o idee foarte vagă despre conținutul său.

În orice caz, *The Independent* și-a încetat atacurile vituperante. Deoarece tirajul revistei a scăzut, Ford a redus prețul la cinci cenți bucata, dar tot nu o cumpăra nimeni, așa că la sfârșitul anului 1927 a desființat-o. În opt ani, îl costase aproape cinci milioane de dolari.

Ford s-a ținut de cuvânt și nu i-a mai criticat niciodată pe evrei în public. Totuși, asta nu înseamnă neapărat că s-a lepădat de convingerile lui. Peste vreo zece ani și ceva, când împlinea 75 de ani, a acceptat una dintre cele mai înalte decorații acordate de Germania nazistă unor civili – Marea Cruce a Ordinului Vulturul German –, garnisită cu laude din partea lui Adolf Hitler. Un singur american celebru din acea perioadă a mai fost atât de

admirat și de decorat de către naziști (pe care îi admira și el, la rândul său, fără să se ascundă): Charles Lindbergh.

Dar în 1927 toate acestea erau încă foarte departe. Deocamdată, scăpat de beleaua cu Șapiro, Henry Ford își putea îndrepta atenția către alte chestiuni, mai presante. Una era planul nebunesc de a cultiva arbori-de-cauciuc în America de Sud. Cealaltă – încercarea de a-și slava afacerea.

## Capitolul 18

În 1871, un aventurier englez de 25 de ani pe nume Henry Wickham s-a mutat în umedul nord îndepărtat al Braziliei, aproape de ecuator, cu numeroasa lui familie extinsă – soția, mama, fratele, sora, logodnicul surorii, logodnica fratelui și mama logodnicii fratelui – și cu încă vreo doi-trei amatori de aventuri care l-au însoțit ca să-l ajute. Ceata asta pestriță s-a stabilit la Santarém, în zona de confluență dintre Rio Tapajós și Amazon, având mari speranțe să se îmbogățească din plantații. Experimentul s-a dovedit a fi dezastruos. Culturile lor au fost compromise în mod repetat și bolile tropicale i-au secerat pe trei dintre membrii grupului în al doilea an și pe încă doi în al treilea. În 1875, nu mai rămăseseră decât Wickham și soția lui. Ceilalți care scăpaseră cu viață se întorseseră în Anglia.

În încercarea de a mai salva ceva din tot acest experiment, Wickham a urcat pe cursul apei, pătrunzând în junglă, și a cules cu migală 70.000 de semințe de arbori-de-cauciuc brazilieni din specia *Hevea brasiliensis*. Cauciucul devenea un produs prețuit în lume și îmbogățise localități ca Manaus, Pará și alte porturi de pe Amazon. Brazilia controla – și păzea cu strictețe – cea mai mare parte din producția mondială, așa că Wickham a trebuit să culeagă semințele pe furiș, riscând foarte mult. S-a întors în Anglia cu aceste semințe și le-a vândut la un preț bun Grădinii Botanice Regale de la Kew.

Cu banii pe care i-a câștigat astfel, Wickham a plecat în Queensland, Australia, ca să pună pe picioare o plantație de tutun. Nici asta nu i-a mers. Apoi s-a dus în America Centrală, în Hondurasul Britanic, ca să crească bananieri. Și de afacerea asta s-a ales praful. Perseverent, Wickham a traversat din nou Pacificul, ajungând în Noua Guinee Britanică (actuala Papua – Noua Guinee), a luat în arendă pe cinci ani niște pământ din atolul Conflict și s-a apucat să pescuiască spongieri, să crească stridii și să producă copră din nuci-de-cocos. Într-un târziu a avut un oarecare succes,

dar soția lui nu a mai putut suporta izolarea în care trăiau. A fugit în Bermude și dusă a fost.

Între timp, semințele arborilor-de-cauciuc pe care le adusese Wickham în Anglia o duceau nemaipomenit de bine<sup>15</sup>. Kew le-a trimis în mai multe colonii britanice, descoperind că le priesc solurile bogate și vremea umedă din zonele tropicale ale Extremului Orient – ba chiar le mergea mai bine decât în junglele din care proveneau. În Brazilia, densitatea arborilor-de-cauciuc era de numai trei-patru pe hectar, așa că lucrătorii trebuiau să meargă foarte mult ca să adune o cantitate mai mare de latex. În Singapore, Malaysia și Sumatra, Hevea forma însă crânguri luxuriante. În Asia nu avea dușmani naturali, așa că nu existau insecte sau mană care să-i tulbure creșterea, iar copacii ajungeau până la înălțimi de 30 de metri. Brazilia nu putea ține pasul. Dacă înainte deținuse practic monopolul asupra cauciucului de înaltă calitate pe piața mondială, în anii '20 ajunsese să producă mai puțin de 3%.

Cam patru cincimi din cantitatea de cauciuc se consuma în Statele Unite, majoritatea înghițită de industria construcțiilor de mașini. (La început cauciucurile mașinilor trebuiau schimbate în medie la 3 – 5.000 de kilometri, așa încât cererea era mare și constantă.) La începutul anilor '20, când umbla vorba că Marea Britanie intenționează să introducă un impozit mare pe cauciuc ca să plătească despăgubirile de război, Ministerul american al Comerțului, sub supravegherea neobositului Herbert Hoover, a răspuns cu un program accelerat axat pe găsirea unei soluții, pentru ca America să nu mai depindă de străini, fie producând ea însăși cauciuc, fie inventând un înlocuitor sintetic. Însă nimic nu a funcționat. Arborii-de-cauciuc nu se adaptau nicăieri în America și nici măcar Thomas Edison nu a fost în stare să născocască o versiune artificială care să fie măcar pe jumătate la fel de fiabilă.

Henry Ford a luat-o ca pe o provocare personală. Detesta să depindă mereu de niște furnizori care puteau oricând să crească prețurile ori să profite altcumva de el. Așa că întotdeauna făcea tot ce îi stătea în putere ca să controleze toate elementele lanțurilor sale de aprovizionare. Din acest motiv deținea mine de fier și de cărbune, păduri și fabrici de cherestea, Detroit, Toledo & fronton Railroad și o flotă de nave. Atunci când s-a hotărât să-și fabrice singur parbrizele, a devenit imediat al doilea dintre cei mai mari producători de sticlă din lume. Ford deținea 400.000 de acri de păduri în Peninsula Superioară a statului Michigan. Fabricile de cherestea

Ford se lăudau că folosesc fiecare bucătică dintr-un copac, în afară de umbră. Scoarța, rumegușul, rășina – totul se comercializa. (Un produs Ford care există și astăzi este bricheta din cărbune de lemn Kingsford.) Nu suporta gândul că ar putea fi obligat să oprească producția pentru că cine știe ce despot străin sau clică de afaceriști i-ar interzice accesul la vreun produs de care avea nevoie – iar în anii '20 el era cel mai mare consumator de cauciuc de pe planetă. Astfel că în vara anului 1927 Henry Ford s-a apucat de cea mai ambițioasă și mai nebunească afacere din lunga lui viață: Fordiandia.

Planul lui era să construiască o comunitate americană miniaturală în junglele Braziliei și de acolo să administreze cea mai mare plantație de arbori-de-cauciuc din lume. Brazilienii erau atât de desperați să-și revitalizeze muribunda industrie a cauciucului, încât i-au oferit bucuroși lui Ford aproape tot ce a cerut. I-au vândut două milioane și jumătate de acri de pădure tropicală – cam cât suprafața statului Connecticut – la un preț de nimic, adică 125.000 de dolari, și l-au scutit pe 50 de ani de plata taxelor la import pentru materialele aduse în țară și la export pentru latexul vândut în străinătate. I s-a dat voie să-și construiască aeroporturi, școli, bănci, spitale și linii ferate private. În esență, lui Ford i s-a permis să înființeze un stat autonom pe teritoriul Braziliei. Compania a primit până și autorizația de a construi un baraj pe râul Tapajós dacă așa îi convenea și devenea mai productivă.

Pentru a superviza și a pune în practică acest proiect de proporții uriașe, Ford a trimis pe teren un manager de 37 de ani pe nume Willis Blakeley. Acesta primise instrucțiuni clare, care erau cu mult peste competența sa. I s-a spus că construiască un întreg orașel, cu o piațetă în centru, un cartier de afaceri, spital, cinema, sală de dans, teren de golf și alte proiecte municipale utile și satisfăcătoare. În jurul acestora ar fi fost cartiere rezidențiale, cu căsuțe albe acoperite cu țiglă, fiecare având un gazon îngrijit, straturi de flori și grădinițe de legume. Niște ilustrații realizate de artiști, oferite cu bunăvoință de compania lui Ford, înfățișau o comunitate idilică și liniștită, cu străzi asfaltate și mașini Ford, în ciuda faptului evident că, în afară de spațiul foarte limitat al orașelului, nu ar fi avut unde să circule. Henry Ford s-a gândit aproape la toate detaliile proiectului. Ceasurile aveau să fie fixate pe ora statului Michigan și urma să se respecte Legea Prohibiției, chiar dacă aceasta nu era valabilă în Brazilia. Indiferent de costuri, Fordiandia avea să

respecte legile, cultura și valorile americane – un avanpost al idealurilor protestante în mijlocul unei jungle sufocante și uitate de Dumnezeu.

În jurul orașului avea să se desfășoare cea mai amplă operațiune agricolă de pe planetă. Blakeley nu trebuia doar să planteze și să hrănească niște păduri de arbori-de-cauciuc uriași, ci și să găsească utilizări industriale pentru toate celelalte roade ale junglei. Fordiandia avea să producă vopsele, îngrășăminte, medicamente și alți compuși utili folosind frunzele, scoarța și rășinile lipicioase ale florei sale dense și prolifică.

Blakeley nu avea nici abilitățile, nici experiența care l-ar fi ajutat să realizeze vreunul dintre toate aceste lucruri. Era un simplu șmecheraș bătăran. Cu mult înainte să apuce să vadă terenul pe care urma să-l administreze, deja făcea de rușine valorile civilizației. Stabilindu-se temporar în portul Belém, la șase zile în aval de locul unde trebuia construită Fordiandia, s-a cazat într-un apartament de la Hotel Grande, cu vedere la piața principală. Acolo i-a oripilat pe localnici umblând gol pușcă și făcând amor cu soția fără să închidă obloanele, în văzul cetățenilor care ieșeau să-și facă plimbarea de seară. Era adesea beat, de obicei lăudăros și mereu nesuferit. Și i-a înstrăinat pe mai toți funcționarii care l-ar fi putut ajuta, precum și pe oamenii de afaceri de care avea să depindă pentru aprovizionare.

Cu ajutorul unor supervizori americani și brazilieni, Blakeley a angajat aproape 3.000 de oameni ca să defrișeze jungla și să construiască tabăra, dar, imediat ce s-au apucat de treabă, lucrurile s-au împotmolit. Defrișarea junglei era un coșmar. Lamele de fierăstrău făcute pentru pădurile de conifere din Michigan se chinuiau zadarnic să taie lemnul brazilian de esență tare ca fierul. În sezonul uscat, nivelul apei râului Tapajós putea scădea și cu 12 metri, iar în mare parte a anului era prea mic pentru ca bărcile cu echipamente să ajungă până la plantație. Echipamentele care mai apucau să ajungă se dovedeau adesea a fi inutile – sau cel puțin nu foloseau la nimic în momentul acela. O ladă trimisă de la Detroit conținea mașini de produs gheață. Un alt transport includea o locomotivă cu aburi pentru căi ferate cu ecartament îngust și mai multe sute de metri de șine. Blakeley nu a construit niște depozite adecvate, așa că proviziile se degradau pe malurile râului. Sacii de ciment absorbeau umezeala din aer și se întăreau ca piatra. Mașinăriile și uneltele rugineau, devenind inutilizabile. Tot ce putea fi cărat se fura.

În plus, după cum a descoperit Blakeley, cultivatorii locali, care se temeau că le va face concurență, nu voiau să-i vândă puieți, așa că a fost nevoit să importe arbori-de-cauciuc din Extremul Orient. Deși semințele pe care le-a adus în Brazilia erau urmașele celor din Amazonia – întâmplător, Wickham le adunase chiar de pe malul celălalt, în dreptul terenului cumpărat de Ford –, le-a mers destul de prost atunci când au fost sădite în solul proaspăt defrișat. Blakeley nu a priceput că Hevea este un arbore care crește în junglă și că trebuie ferit de soarele arzător. De-a lungul evoluției, ajunsese să crească în izolare, așa că îi lipsea rezistența necesară în livezi dese. Când erau plantați laolaltă, arborii atrăgeau ca un magnet lăcuste, omizi, purici, musculițe albe și alte insecte lacome care lăsaus un dezastru în urma lor.

Defrișarea unor suprafețe mari a expus luminii directe a soarelui și cursuri de apă care până atunci fuseseră ascunse în umbra deasă. Acum algele creșteau în neștire, ceea ce a provocat o înmulțire explozivă a populației de melci. Iar melcii erau gazde pentru niște paraziți, niște viermișori care cauzau schistozomiază, o boală îngrozitoare ale cărei victime au dureri atroce, febră mare, oboseală și diaree. Schistozomiaza nu existase în regiunea aceea înainte de venirea lui Ford; după Fordiandia, a devenit endemică. Făceau ravagii și malaria, febra galbenă, elefantiazisul și anchilostomii.

Dar acolo aproape totul era chinuitor. În fluviu erau o grămadă de peștișori numiți candiru, care pătrund în corpul uman prin toate orificiile (mai ales prin penis); au niște proeminente spinoase curbate cu ajutorul cărora se fixează acolo, fiind imposibil de scos. Pe uscat, larvele tăunului *Dermatobia hominis* ajungeau sub piele și depuneau ouă; victimele aflau că sunt infestate când vedeau ceva mișcându-li-se pe sub piele sau când inflamațiile erupeau, iar din ele ieșeau larve noi-nouțe.

Dincolo de hotarele taberei, în tufișuri, stăteau la pândă vipere și jaguari. Toți băștinașii erau ostili. Întâmplător, chiar în zona aceea dispăruse cu doi ani înainte, după cum bine se știe, exploratorul britanic Percy Fawcett, împreună cu fiul său și cu alt tânăr englez, în timpul unei expediții pentru găsirea legendarului „oraș pierdut Z”. Fawcett elaborase o teorie – sau mai degrabă o fixație – potrivit căreia cândva, demult, existase o mare civilizație a unei populații cu pielea albă în inima pădurilor tropicale, care lăsase în urmă un oraș magnific ce aștepta să fie redescoperit. Nu a explicat niciodată motivul pentru care a numit acest oraș Z. Nu avea nicio dovadă că ar exista;



se ghida doar după instinct. O fi fost Fawcett ușor într-o doagă, dar era un explorator cu multă experiență. Făcea expediții prin Amazonia din 1906, așa că era în stare să se descurce. Faptul că el și ceilalți doi care îl însoțeau au dispărut fără urmă era o dovadă a condițiilor dure din acest colț de lume.

O teorie era că Fawcett și tovarășii săi fuseseră confundați cu membrii altei cete de aventurieri conduși de americanul Alexander Hamilton Rice, care explora zona cam în aceeași perioadă (ceea ce îl scotea din sărite pe Fawcett). Rice era putred de bogat pentru că se însurase cu o văduvă înstărită, Eleanor Widener (care a donat cărțile din Biblioteca Widener de la Harvard). Cu banii soției, Rice a finanțat niște expediții de mare amploare, echipându-le cu accesorii ultimul răcnet. Expediția din 1925 dispunea chiar și de un aeroplan – una dintre primele expediții arheologice care au avut așa ceva. Rice folosea avionul pentru măsurători aeriene, dar îl și ticsea cu bombe pe care intenționa să le lanseze în capul oricăror băștinași pe care i-ar fi considerat dificili sau îndărătnici. Firește, asta i-a făcut pe băștinași să nu mai fie tocmai binevoitori cu albi care nimereau pe teritoriul lor, ceea ce ar putea explica sfârșitul nefericit al bietului Fawcett.

Dacă ne gândim că avea la dispoziție trei mii de muncitori, Blakeley nu a făcut cine știe ce. O bucățică de drum a fost nivelată și asfaltată. S-au construit o clinică și o cantină. S-au încropit niște locuințe, deși majoritatea erau nefinisate și rudimentare. Din America s-au trimis niște case de calitate mai bună pentru manageri, care nu trebuiau decât să fie montate, dar fuseseră proiectate de niște arhitecți din Michigan și dovedeau că aceștia habar nu aveau de condițiile din junglă. În locul tradiționalului acoperiș de paie, toate aveau acoperiș de metal ce reținea căldura, așa că se încingeau ca un cuptor. Nimeni din Fordiandia nu s-a simțit confortabil nici măcar o clipă.

După ce a dovedit că nu era bun de nimic, Blakeley a fost înlocuit cu Einar Exholm, un căpitan norvegian de navă care a fost descris de un observator imparțial drept un tip voinic cu minte puțină. La fel ca și Blakeley, Exholm nu știa absolut nimic despre botanică, agronomie, tropice, cauciuc sau orice altceva care l-ar fi ajutat să conducă o operațiune agricolă de amploare în junglă. Era mai cumsecade decât Blakeley, dar la fel de incompetent, ceea ce nu a schimbat cu nimic lucrurile prost administrate până atunci.

Cât a stat aici nefericitul de Exholm, patru dintre copiii lui au murit de febră. Menajera lui s-a dus să se scalde în râu într-o seară și a ieșit din apă șocată, cu ochii cât cepele și fără un braț. I-l sfârtecaseră un caiman. Biata femeie a murit din cauza hemoragiei.

Moravurile, capitol la care lucrurile nu stătuseră niciodată prea bine, s-au dus cu totul la vale pe vremea lui Exholm. Muncitorii nu erau deloc încântați de salarii și de condiții și nici fascinați de regimul alimentar american cu terci de ovăz și jeleu care li se impunea la cantină (deși, din fericire, Ford nu a insistat ca și muncitorii lui să urmeze dieta cu soia). Salariile erau un subiect deosebit de sensibil. Majoritatea angajaților de pe plantație se gândiseră că vor fi plătiți cu cinci dolari pe zi, ca muncitorii lui Ford din America. Însă au descoperit că nu li se dădeau decât 35 de cenți pe zi, bani din care, după ce că erau puțini, li se reținea și o parte pentru mâncare, indiferent dacă o consumau sau nu. Nici limitele impuse libertății personale – în special interzicerea băuturii – nu erau deloc acceptate cu bucurie, mai ales că managerii plantației erau văzuți delectându-se seara cu cocteiluri pe verandă. Drept rezultat, într-o noapte angajații nu au mai suportat și s-a stârnit o răzmeriță; oamenii au invadat tabăra cu macete, cavile și alte unelte periculoase. Mulți dintre manageri au fost nevoiți să fugă cu bărcile ori să se ascundă în junglă până s-au mai liniștit lucrurile.

Până la urmă, Ford a numit un manager de origine scoțiană pe nume Archibald Johnston, care era inteligent și capabil și a făcut multe îmbunătățiri îndelung amânate. A asigurat magazine și o școală, locuințe mai bune și o sursă de apă curată. El și supraveghetorii plantației au reușit chiar să facă să crească 700.000 de arbori-de-cauciuc, dar pentru asta au trebuit să-i afume continuu ca să alunge insectele și bolile. Chiar și așa, trebuiau trimiși muncitori ca să adune cu mâna omizile din copaci. Costurile implicate erau disproporționate față de profiturile care se puteau obține. În același timp, declanșarea Marii Depresiuni a făcut ca atât cererea, cât și prețurile să scadă; apoi, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, s-a inventat cauciucul artificial. În 1945, după aproape 20 de ani de eforturi zadarnice, Ford a renunțat la visul lui amazonian și a dat înapoi guvernului brazilian domeniul din junglă aproape pe degeaba. Mulți dintre angajații de pe plantație au aflat că americanii au renunțat abia în ziua plecării lor. Ca o ironie absolută, terenul a fost în cele din urmă preluat de compania americană Cargill și astăzi produce mari cantități de soia, produsul agricol pe care Henry Ford îl prețuia mai mult decât pe oricare altul.

Dacă lucrurile mergeau prost pentru Ford în Amazonia, la Detroit era și mai rău. De ani de zile, fiul și moștenitorul lui Ford, Edsel, susținea că Modelul T ar trebui retras de pe piață și înlocuit cu ceva mai stilat, dar tatăl lui, după ce se gândea puțin (sau deloc), respingea orice sugestie a lui Edsel. Henry și-a dedicat o bună parte din viață umilirii fiului său. Deși îl numise pe Edsel președinte al companiei în 1919, când acesta nu avea decât 25 de ani, Henry îl lua peste picior de față cu alții și îi contramanda ordinele. Odată, când Edsel a pus să se construiască niște cuptoare de cocs noi la fabrica River Rouge, Henry a așteptat până au fost finalizate și apoi a ordonat să fie dărâmate.

Dar acum, când vânzările scădeau vertiginos, Henry a trebuit să recunoască – deși nu și să admită – că zilele Fordului Model T cam apuseseră. Pe 26 mai, în vreme ce toată lumea era cuprinsă de lindberghmanie, Ford Motor Company a produs, potrivit declarațiilor sale, Modelul T cu numărul 15.000.000 (de fapt, era cel puțin al 15 348 781-lea – nu știa nimeni cu exactitate), suspendând imediat producția pentru a construi o mașină cu totul nouă. Pentru o perioadă neprecizată, cel mai mare producător de mașini din lume nu avea să mai scoată nimic nou la vânzare. 60.000 de angajați ai lui Ford din Detroit au rămas instantaneu fără loc de muncă. Alte zeci de mii de la fabricile de asamblare din toată America și din toată lumea au avut aceeași soartă. Majoritatea aveau să rămână fără serviciu cel puțin șase luni, alții mult mai mult. Sistarea producției i-a afectat puternic și pe răbdătorii intermediari ai lui Ford, mai ales pe cei care aveau în oraș saloane de prezentare unde plăteau chirii mari. Mulți nu și-au mai revenit niciodată.

La mașina cea nouă s-a lucrat în mare taină. Nu s-a dezvăluit nici măcar numele acesteia. Mulți își dădeau cu părerea că avea să se numească Edison, după prietenul apropiat și eroul lui Henry Ford. Doar câțiva oameni din cadrul companiei știau că se va numi Modelul A. Circulau o mulțime de zvonuri despre ceea ce se întâmpla în incinta fabricii. Se spunea că Henry Ford ar fi locuit în fabrică, dormind pe un pat de campanie instalat în biroul lui sau în unul dintre ateliere. (Nu era adevărat.) Volumul de muncă implicat de producerea unei noi mașini pornind de la zero era descurajant, ca să nu spunem mai mult. A fost aproape sigur cea mai amplă re tehnologizare a unei industrii întreprinsă până atunci și de atunci încolo. Noua mașină avea să conțină 5 580 de componente, aproape toate inovative, așa că toate

trebuiau proiectate acum – și nu doar părțile componente, ci și câteva mii de mașinării noi care să le fabrice. Unele dintre acestea erau enorme. Două prese mecanice cu motor erau înalte cam cât trei etaje și cântăreau 240 de tone fiecare.

Fapt remarcabil, compania a făcut aproape toată munca de proiectare și de re tehnologizare fără ajutorul unor specialiști, căci Henry Ford îi detesta pe specialiști și refuza să dea bani pentru așa ceva. Cum spunea în cartea lui din 1924 *Viața și opera mea*: „Eu nu folosesc niciodată experți consacrați. Dacă aș vrea vreodată să înăbuș opoziția prin mijloace neloiale, aș înzestra-o cu experți”. Iar mai târziu adăuga: „Din păcate, am descoperit că trebuie să ne descotorosim imediat de oricine se crede specialist – pentru că nimeni nu se crede specialist dacă își cunoaște cu adevărat meseria”.

Drept urmare, Ford nu avea niciun angajat cu competențe speciale în domeniul tehnicii sau al proiectării tehnice. Compania nici măcar nu avea un teren de încercare, testându-și mașinile pe drumurile publice, spre consternarea polițiștilor. Principalul angajat al lui Ford care făcea testele, Ray Dahlinger, era un om foarte tăcut. Nu avea decât două verdicte seci pentru orice mașină: era fie „a naibii de bună”, fie „a naibii de proastă”. „Nu puteai să afli niciodată de la el detalii despre ce anume nu era bine sau ce trebuia să fie îmbunătățit”, spunea oftând un inginer. Compania avea totuși un laborator de cercetare cu stil, proiectat de Kahn, dar Henry Ford refuza să investească în instrumente de precizie sau alte lucruri folositoare. Mare parte din acest spațiu era alocat experimentelor cu soia și alte alimente.

Refuzul lui Ford de a plăti specialiști dusesese de râpă Fordiandia și acum amenința să facă la fel și cu Modelul A. De mulți ani, Fordul Model T era criticat pentru frânele sale nesigure. Multe state începeau să ceară verificarea anuală a siguranței mașinilor și cei de la Ford se temeau că Modelul T nu va trece testele. Umbla vorba că Germania se gândea chiar să interzică Modelul T din cauza problemelor cu frânele. De aceea, Lawrence Sheldrick, cel mai bun inginer al lui Ford, s-a asigurat ca, pentru noul Model A, să se proiecteze alte frâne, mai sigure. Lui Henry Ford nu îi convenea deloc să-i spună niște străini cum să-și fabrice produsele, iar o bună bucată din vară a refuzat din principiu să permită instalarea unor frâne mai sigure pe mașina cea nouă, întârziind și mai mult lucrurile.

După cum remarcă mai târziu Charles E. Sørensen, un director de la Ford care a avut multe de tras, niciun om de afaceri cu scaun la cap nu ar fi

sistat producerea Modelului T fără să aibă alt model deja proiectat și gata să intre în producție. Asamblarea noii mașini din mers, estima Sørensen, a crescut costurile schimbării cu 100 – 200 de milioane de dolari. Costurile suplimentare ale intransigenței lui Henry Ford erau incalculabile.

Pe 26 iulie, cu patru zile înainte ca Henry Ford să împlinească 64 de ani, General Motors a anunțat că în prima jumătate a anului câștigase 129 de milioane de dolari. Nu se mai întâmplase niciodată ca un producător să facă atâția bani în șase luni – iar asta din vânzările realizate înainte ca Ford să sisteze producția. Acum, că Ford nu mai făcea niciun fel de mașini, toată piața rămăsese la dispoziția concurenței. În ce măsură sau dacă avea să recupereze Ford terenul pierdut după o pauză atât de îndelungată era o întrebare pe care începeau să și-o pună mulți din această industrie.

Restul era curioasă să afle ce avea să mai născocască Henry Ford ca să înlocuiască Modelul T. Ce nu știa lumea era că și mulți din interiorul companiei lui Ford erau la fel de curioși să afle răspunsul la această întrebare.

## Capitolul 19

Înainte de anii '20, Florida era cunoscută pentru citrice, terebentină și cam atât. Câțiva bogătași își mai petreceau acolo iarna, dar în rest nimănui nu îi trecea prin cap să viziteze acest stat. Dar la un moment dat americanii au descoperit cât de atractivă este clima Floridei și cât de plăcute sunt plajele sale și, brusc, aceasta a devenit o destinație căutată de toți. În 1925, Florida a anulat impozitele pe venit și pe moștenire, ceea ce a făcut-o și mai atrăgătoare. Lumea a început să vină aici puhoi și așa a început un boom al imobiliarelor extrem de intens și din ce în ce mai irațional.

Înainte de acesta, un teren în Miami valora 800 de dolari; acum se vindea cu 150.000 de dolari. Actele de proprietate își schimbau deținătorul chiar și de două-trei ori pe zi, deoarece cumpărătorii disperați încercau să se îmbogățească tot mai mult. Unii, care nu mai aveau răbdare, cumpărau terenuri aflate sub ape, sperând că în scurt timp, ca prin minune, asanările le vor transforma în proprietăți foarte căutate, aflate chiar pe țărm. (Iar în unele cazuri, trebuie precizat, chiar așa s-a și întâmplat.) Miami Herald publica atât de multe anunțuri imobiliare, încât un număr de duminică a ajuns chiar la 504 pagini.

Printre cei atrași de Florida se număra și patronul echipei Yankees, Jacob Ruppert. Acesta a cumpărat zece mii de acri în Golful Tampa, plănuiind să construiască un complex turistic, botezat cu modestie Ruppert Beach, de proporții care rivalizau cu Coral Gables sau Palm Beach. În acest scop, în 1925 a mutat cantonamentul la St. Petersburg, aflat nu departe. La început a fost un pic mai greu. La un antrenament, Babe Ruth nu a putut să-și ocupe poziția până nu a venit un paznic ca să fugărească un aligator înapoi în mlaștina care se întindea dincolo de marginea din dreapta (neîngrădită) a terenului. Ruppert a născocit un slogan atrăgător pentru proiectul lui imobiliar – „Acolo unde fiecare gură de aer e sănătate curată și fiecare clipă e plăcere pură” –, promițând că aceasta va fi cea mai bună oportunitate de investiții de pe coasta golfului. În primăvara anului 1926, Ruppert Beach făcea reclamă la loturi de construcții disponibile începând cu suma de 5.000 de dolari – „pentru moment”.

Apoi s-a întâmplat nenorocirea. Pe 18 și 19 septembrie 1926, un uragan uriaș, primul de proporții notabile din ultimii 20 de ani, a lovit Florida, devastând Miami Beach și o zonă întinsă dincolo de aceasta. 415 oameni și-

au pierdut viața. 18.000 au rămas fără locuințe. Pe toată piața imobiliară din Florida nu mai exista cerere deloc, nici măcar în locurile care nu fuseseră afectate de furtună. Carl Fisher, dezvoltatorul din Indiana care, mai mult sau mai puțin, declanșase boomul imobiliar, a văzut cum valoarea lui netă scade de la 500 de milioane de dolari la mai puțin de 50.000. La fel de afectat a fost și Jacob Ruppert. După ce a trecut furtuna, nu mai avea decât „zece mii de acri de aligatori și pescăruși”, potrivit unui observator de la acea vreme. Ruppert Beach nu s-a mai construit niciodată.

După ce se fripsease cu uraganul, Ruppert a început anul 1927 cu tendința de a sufla și în iaurt când venea vorba de bani și cu un respect mai mare față de profitabilitatea fără pereche a sportului care devenise cel mai la modă în America: boxul.

Boxul a fost un fenomen al anilor '20, cu implicații nebănuite. Deși oamenii se stâlceau unul pe altul prin ringuri de peste două sute de ani, în anii '20 boxul profesionist a dobândit trei lucruri de care nu mai avusese parte până atunci: respectabilitate, succes în rândul maselor și Jack Dempsey. Toate acestea la un loc îl transformau într-un hobby extraordinar de profitabil. Tocmai asta le stârnea interesul unora ca Jacob Ruppert.

Am putea vorbi despre ascensiunea boxului modern din diferite perspective, dar logic ar fi să începem cu Jess Willard. Acesta era un plugar voinic din Kansas și asta ar fi rămas toată viața dacă un promotor al boxului nu ar fi remarcat cum căra niște snopi de 200 de kilograme de parcă erau niște pernute umplute cu puf și nu i-ar fi propus să devină boxer profesionist. Asta se întâmpla prin 1910. Având aproape doi metri și 102 kilograme, Willard avea cu siguranță fizicul potrivit pentru acest sport. S-a dovedit a fi un pugilist cu o forță terifiantă. În a cincea luptă a sa, avându-l ca adversar pe un tânăr boxer promițător pe nume Joe Young, l-a lovit atât de puternic pe bietul băiețandru, încât un fragment din maxilar i s-a rupt și i s-a înfipt în creier, omorându-l. Willard a secerat în calea sa o serie de adversari, după care a devenit campion mondial la categoria grea învingându-l pe marele – dar cam prea negru și prea slobod la gură – Jack Johnson într-un meci cu 26 de runde desfășurat la Havana.

Victoria lui Willard s-a dovedit a fi un punct de cotitură crucial – deși nu tocmai – pentru box: i-a oferit un campion la categoria grea care era alb, condiție rușinos de necesară pentru a deveni un sport vizibil și popular. Înainte de asta, boxul era practic singurul sport din America – de fapt, cam singura activitate – în care negrii puteau concura cu albi pe picior de

egalitate. Este o observație ironică din perspectivă modernă, însă unul dintre motivele pentru care boxul era considerat nesănătos și insuportabil de vulgar înainte de 1920 a fost tocmai că nu era rasist. Iar ca să se transforme într-o distracție respectabilă în anii '20, a trebuit să devină, ca toate celelalte sporturi importante, dominat de albi. Niciun boxer de culoare nu avea să mai aibă vreo șansă la titlul de campion la categoria grea timp de o generație.

Nemaiavând decât adversari albi, Willard a început să pară invincibil. Apoi s-a confruntat cu Jack Dempsey. Meciul lor, care a avut loc în data de 4 iulie 1919 la Toledo, în statul Ohio, a atras enorm de multă atenție. Dempsey era un boxer tânăr și sexy din vest. Willard omorâse un om în ring. Era o combinație căreia publicul nu îi putea rezista.

Toledo a fost ales nu pentru că era cine știe ce popular în lumea boxului, ci pentru că aici boxul era legal, iar în 1919 nu erau prea multe astfel de orașe. În majoritatea – mai ales în statul New York – boxul era interzis cu desăvârșire sau atât de copleșit de restricții, încât era de-a dreptul ridicol. Competițiile de box, acolo unde erau permise, trebuiau anunțate ca „lupte demonstrative” sau „cursuri ilustrate despre pugilism”, participanții fiind uneori numiți „profesori”. Deoarece meciurile erau doar demonstrative, niciunul din adversari nu avea voie să-l facă knockout pe celălalt și nu era permis ca un juriu să declare pe cineva învingător. Drept urmare, campionatele de box au rămas la nivelul de sport marginal și meciurile aveau loc în orașele marginale (fără vreo aluzie la Toledo).

Toledo nu avea un stadion suficient de mare pentru 90.000 de spectatori, așa că s-a construit unul, care avea să fie folosit o singură dată, apoi demolat. Ca să-i împiedice pe cei care ar fi vrut să intre fără să plătească biletul, Tex Rickard, finanțatorul, pusese să fie construit cu o singură intrare și ieșire. Dacă ar fi izbucnit vreun incendiu, consecințele ar fi întrecut orice închipuire, dar măcar au avut atâta minte încât să interzică fumatul în timpul meciului.

Willard a intrat în ring extrem de încrezător. Dempsey arăta cam slăbănog pentru categoria grea, mai degrabă suplu și vânos decât plesnind de mușchi. Willard era cu un cap mai înalt și cu 27 de kilograme mai greu. „Asta va fi una dintre cele mai ușoare lupte de până acum”, i-a asigurat el pe suporteri, adăugând cu un aer de superioritate bigotă care era de prost gust chiar și la vremea aceea: „Azi sunt mai bun decât atunci când am recâștigat titlul de campion pentru rasa albă”. Ca să demonstreze câtă



încredere are în sine, a cerut să fie despăgubit în caz că îl ucide pe challenger.

După cum avea să afle în scurt timp, se cam pripise. Dempsey părea slăbănog, dar ziceai că e făcut din fier – cică, atunci când îl loveai, parcă dădeai într-un trunchi de copac – și obișnuia să atace cu o ferocitate surprinzătoare, aruncându-se asupra adversarilor ca un pitbull scăpat din lanț și burdușindu-i fără milă. Tocmai obținuse 12 victorii la rând, dintre care nouă prin K.O. în prima repriză, unul în doar 14 secunde. Era un boxer incredibil de devastator și a dovedit-o și acum.

Dempsey a atacat din colțul lui și l-a pocnit pe Willard în maxilar atât de tare, încât i l-a fracturat în 13 locuri, apoi i-a aplicat un croșeu care i-a zburat șase dinți. L-a pus la pământ de șapte ori în prima rundă, apoi a bătut în el ca-n fasole încă două runde, fisurându-i unul din pomeți și cel puțin două coaste. Năucit și demoralizat, Willard nu s-a mai ridicat pentru a patra rundă. Câte zile a mai avut, Willard a insistat că benzile de sub mânușile lui Dempsey fuseseră muiate în ciment. Se pare că așa a simțit el loviturile.

Premiul încasat de Dempsey pentru marea finală împotriva lui Willard a fost de 27.500 de dolari. În mai puțin de doi ani, avea să lupte pentru premii de aproape un milion de dolari și toată lumea avea să-l urmărească cu sufletul la gură. Boxul tocmai se schimbasese pentru totdeauna.

Damon Runyon l-a botezat „Bătăușul din Manassa”, dar porecla nu era decât parțial conformă cu realitatea. Dempsey nu bătea, ci mai degrabă lovea cu o precizie fatală și repetitivă, iar în Manassa, o micuță localitate agricolă din sudul statului Colorado, aproape de granița cu New Mexico, a locuit doar în primii zece ani din viața lui. După aceea a locuit peste tot – în Denver și în orașele din Colorado, Utah și Virginia de Vest – pe unde ajungea tatăl lui bețiv și fără căpătâi, mereu în căutarea altui serviciu.

William Harrison Dempsey – în familie i se spunea Harry – s-a născut în iunie 1895 (la patru luni după Babe Ruth), într-un clan neobișnuit de pestrîț: avea origini cherokee, evreiești și scoțiano-irlandeze. Dempsey era al nouălea din 13 copii, iar familia lui era săracă, dar unită – lucru care avea să-l chinuie foarte tare în vara anului 1927. În tinerețe câștiga bani intrând prin baruri și provocând pe careva să se lupte cu el, contra unei chete strânse de la ceilalți mușterii. Așa s-a călit. De aici până la practicarea boxului ca meserie nu a fost decât un pas. A debutat la profesioniști în 1914, cu numele „Kid Blackie”. Pe parcurs, și-a găsit o soție – Maxine

Cates, o femeie cu 15 ani mai în vârstă decât el care cânta la pian într-un bar gen saloon și se mai și prostituia ocazional. Deloc surprinzător, căsnicia nu a rezistat prea mult. S-au despărțit după numai câteva luni. (Ea urma să aibă o moarte groaznică, într-un incendiu ce a mistuit un bordel din Juárez, Mexic, în 1924.)

Ca boxer, Dempsey era brutal din instinct. „În ring părea că îi place să-i rănească pe alții”, scrie biograful său Roger Kahn. Odată, când era în toane proaste, i-a făcut K.O. pe toți partenerii lui de antrenament. Când scriitorul Paul Gallico, pe atunci redactor sportiv la New York Daily News, a acceptat sarcina de a-i fi pentru scurt timp partener de antrenament, ca să scrie despre cum e să înfrunți un campion, Dempsey l-a lovit atât de tare, încât era să-l omoare. Gallico nu își mai amintea nimic după aceea, dar a povestit că s-a simțit de parcă se prăbușise o clădire peste el. Jurnalistul sportiv Grantland Rice, care era și el de față, a scris: „La final, capul tânărului domn Gallico abia mai atârna de trup. Sperăm că data viitoare nu i se va cere să scrie despre o electrocutare”. În același spirit, Al Jolson s-a prefăcut în glumă că-l atacă pe Dempsey, doar așa, de dragul fotografiilor. Dempsey l-a lovit atât de tare, încât a început să-i curgă sânge din bărbie.

Și totuși, în clipa în care meciul se încheia, Dempsey se ducea adesea să-l ajute, plin de solicitudine, pe cel pe care tocmai îl pusese la pământ. Deși arăta ca un răufăcător, cu tunsoarea lui de pușcăriaș și privirea ca de oțel, în particular Dempsey era un tip agreabil, destul de timid, surprinzător de grijuliu și foarte elocvent.

Nimic din meciul disputat la Toledo între Dempsey și Willard nu a stimulat mai mult spiritul întreprinzător al oamenilor decât ideea că Tex Rickard cheltuisese 100.000 de dolari pentru o arenă temporară, dar tot câștigase o grămadă de bani din afacerea asta. Nicăieri pe planetă nu mai veniseră să asiste la un eveniment sportiv 90.000 de spectatori – și tocmai în Toledo, Ohio, pentru numele lui Dumnezeu! Era clar ca lumina zilei că boxul era prea profitabil ca să le fie lăsat doar unor orașele obscure din vestul îndepărtat, mai ales când arene precum Yankee Stadium și Polo Grounds stăteau nefolosite 250 de zile pe an sau mai mult. Aproape peste noapte, senatorul de New York (și viitorul primar al orașului New York) Jimmy Walker a înaintat un proiect de lege prin care boxul să devină un sport pe deplin legal în New York. I-au urmat rapid exemplul și alte state.

Totuși, boxul încă întâmpina destulă rezistență. Mulți erau oripilați de violența și brutalitatea lui. Alții își făceau griji că îi incita pe pariori. Potrivit

pastorului John Roach Straton, era o amenințare îngrijorătoare la adresa moravurilor să li se permită membrilor sexului slab să se uite la „doi bărbați practic dezbrăcați, care se pocnesc și se învinețesc unul pe altul, plini de sudoare și de sânge, într-o încheștare prin care vor să-și dovedească măiestria la ceva care nu îi deosebește cu nimic de animale”.

De fapt, așa cum s-a dovedit, exact asta voiau femeile, iar cel pe care își doreau cel mai mult să-l vadă lucind de sudoare și fără prea multe haine pe el era boxerul francez Georges Carpentier. Acesta era, după părerea tuturor femeilor, o încântare pentru ochi. „Michelangelo ar fi leșinat de plăcere dacă ar fi văzut ce profil frumos are”, scria o doamnă înamorată, și astfel de comentarii se regăseau în revistele pentru femei de pe tot cuprinsul țării. Femeile pur și simplu erau moarte după el. Mai târziu, când Gene Tunney l-a bătut pe Carpentier, o blondă îndurerată a sărit în ring și a încercat să-i scoată ochii cu unghiile.

Carpentier nu era mare boxer, iar uneori mai făcea și blaturi. Dar asta nu mergea mereu conform planului. În 1922, la Paris, un boxer senegalez poreclit Battling Siki a acceptat, în schimbul unei sume generoase, să se lase bătut de Carpentier. Din nefericire, Siki a uitat ce promisese, făcându-l knockout pe francezul uluit în runda a șasea. Pentru Siki acesta a fost momentul de glorie al vieții sale, în rest plină de dezamăgiri. Nu a mai câștigat niciodată un meci important, iar în 1925 a fost împușcat mortal aparent fără niciun motiv pe o stradă din Manhattan. Criminalul nu a fost prins niciodată.

Carpentier și-a dorit un meci cu Dempsey bazându-se aproape exclusiv pe trei considerente: pentru că părea puternic, le făcea pe femei să moară după el și era erou. (În timpul Primului Război Mondial luptase ca aviator și fusese decorat, fapt pentru care a devenit bun prieten cu Charles Nungesser.) Meciul a atras interesul publicului într-o măsură fără precedent. Au venit reporteri din toată lumea. The New York American l-a angajat pe George Bernard Shaw ca să comenteze meciul. Într-un eseu, H.L. Mencken s-a declarat satisfăcut că a fost un meci între doi adversari albi.

Carpentier susținea că își dezvoltase o lovitură secretă care avea să-l ia pe Dempsey pe nepregătite. Damon Runyon i-a sugerat să exerseze mai degrabă cum să tragă câte-un pui de somn de zece secunde, având în vedere că asta era cam tot ce avea să facă în timpul meciului. Înainte de meci, Rickard l-a implorat pe Dempsey: „Să nu-l omori pe nenorocitul ăsta, Jack”. Nu de Carpentier îi păsa lui Rickard, ci de efectul pe care l-ar fi avut

un sportiv omorât în ring asupra boxului tocmai acum, când devenea un sport profitabil și respectabil. „Cei mai influenți oameni din lumea asta au venit aici”, spunea el. „Dacă îl omori, toate astea se duc dracului. O să îngropi și boxul”.

Lui Carpentier nu i-a luat mult ca să-și dea seama cât era de surclasat. Cu primul pumn pe care i l-a dat, Dempsey i-a spart nasul. Puțin după aceea, Carpentier l-a lovit pe Dempsey în față cu toată forța de care era în stare. Dempsey nici nu a clipit. Carpentier și-a fracturat degetul mare în două locuri. Lui Dempsey nu i-au trebuit decât patru runde ca să-l desființeze pe francez, lăsându-l fără simțiri, întins pe spate, în mijlocul ringului. Cu totul, meciul durase 27 de minute. Premiul era de 1 626 580 de dolari – o valoare de patru ori mai mare decât la meciul dintre Dempsey și Willard disputat cu doi ani mai devreme.

Acum Dempsey avea altă problemă: nu mai erau adversari îndeajuns de nechibzuiți sau de buni ca să urce în ring cu el. Poate că boxul și-ar fi pierdut avântul dacă nu ar fi sosit tocmai atunci în America un ditamai argentinianul pe nume Luis Ángel Firpo – „Taurul Pampasului”, cum i se spunea (o poreclă extravagantă, dar potrivită). Tânăr sărac din Buenos Aires, Firpo a ajuns în America în 1922 având la el o valiză de carton în care erau un guler de cămașă, un șort pentru box și cam atât.

Nu era un luptător elegant – „Dă cu pumnul de parcă aruncă cu pietre”, potrivit unui observator –, dar era uriaș și puternic și s-a apucat să trimită la podea adversar după adversar. Până când a ajuns față în față cu Dempsey pe Polo Grounds, în septembrie 1923, câștigase 12 meciuri la rând – nouă prin knockout. La fel ca Dempsey, era un boxer pregătit să dea cu pumnul fără să se urnească din loc. Lumea abia aștepta să vadă cum o să se descurce Dempsey cu el. Ce a urmat au fost poate cele mai palpitante patru minute din istoria boxului.

Firpo a smuls un strigăt de pe 80.000 de perechi de buze făcându-l pe Dempsey să cadă într-un genunchi încă de la primul pumn. Dempsey a reacționat cu furie: de șapte ori l-a pus la pământ pe Firpo în prima rundă și de șapte ori acesta s-a ridicat, clătînându-se. A șaptea oară, Firpo a ripostat și, cu o directă de dreapta cumplită, l-a zburat pe campionul Dempsey printre corzi, afară din ring. Dempsey a căzut în public, lângă ring, dar a fost împins înapoi de multe mâini zeloase – „așa de multe, de ai fi zis că i se face masaj la spate”, își amintea Firpo mai târziu. Printre cei care îl împingeau cu entuziasm se număra și Babe Ruth, tot numai zâmbete.

Dempsey ar fi trebuit să fie descalificat pentru că a fost ajutat, dar arbitrul a lăsat lupta să continue.

În primul minut al rundei următoare, Dempsey i-a aplicat lui Firpo două lovituri puternice în cap; acesta s-a prăbușit la podea și a rămas acolo. Majoritatea reporterilor au declarat că a fost cel mai palpitant meci pe care îl văzuseră vreodată. Grantland Rice îl considera cel mai palpitant din istorie.

Apoi Dempsey s-a lăsat de box. Au tot încercat unii ba să-l convingă, ba chiar să negocieze cu el, numai să se întoarcă în ring – dar degeaba. Din septembrie 1923 până în septembrie 1926, Dempsey nu a boxat deloc. S-a stabilit în Los Angeles, a jucat în vreo două filme, și-a făcut o operație estetică la nas, s-a însurat cu o starletă pe nume Estelle Taylor (și s-a culcat și cu altele) și s-a împrietenit cu Charlie Chaplin și Douglas Fairbanks.

Fratele lui Dempsey, Johnny, care visa să devină și el star la Hollywood, era deja de ceva timp la Los Angeles și se împrietenise la rândul lui cu mai multe personaje celebre, mai ales cu un actor bine-cunoscut pe nume Wallace Reid, pe atunci una dintre vedetele de cinema cu cel mai mare succes la public. Orice mamă ar fi dorit să-și mărite fata cu un băiat care ar fi semănat cu Reid, dar în viața privată, fără să-l știe nimeni, acesta era dependent de droguri. De la Reid a deprins și Johnny Dempsey periculoasele plăceri ale cocainei și heroinei. Reid a murit din cauza efectelor cumulative ale exceselor în 1923, la vârsta de doar 31 de ani, nu înainte să-l transforme și pe Johnny Dempsey într-un dependent de droguri. Problemele tânărului Dempsey legate de droguri și deteriorarea mentală aveau să-i concentreze mult timp – și chinuitor – atenția fratelui său, Jack.

În 1926, la Philadelphia s-a organizat o expoziție universală, numită Expoziția Sescvicentenară, pentru a marca împlinirea a 150 de la semnarea Declarației de Independență. A fost un fiasco de la bun început. Terenul ales era mlăștinos și nu prea se putea construi nimic acolo. Viziunea expoziției era măreață, dar fondurile erau puține. Statul Pennsylvania nu a vrut să acopere nici măcar o parte din costuri.

S-a întârziat atât de mult cu construcția, încât, la deschiderea expoziției, în 31 mai 1926, nu prea erau expodate finalizate. Președintele Coolidge a refuzat să participe, trimițându-i în locul lui pe secretarul de stat, Frank B. Kellogg, și pe omniprezentul ministru al Comerțului, Herbert Hoover. Parcul expozițional pe care l-au găsit acolo era jenant de incomplet. Un

Clopot al Libertății înalt de 25 de metri, atracția principală a expoziției, era încă înconjurat de schele. La pavilionul statului New York nimeni nu se apucase încă de treabă. Cel mai în urmă rămăseseră cu expoziția Argentinei, care a fost inaugurată pe 30 octombrie, prinzând la fix închiderea expoziției.

A plouat aproape toată vara și la începutul toamnei, deprimându-i pe oameni în toate sensurile cuvântului. Expoziția a avut un singur eveniment de succes. În seara de 23 septembrie, pe un stadion altfel rareori folosit, Jack Dempsey se pregătea de luptă împotriva unui tânăr boxer în ascensiune pe nume Gene Tunney, în primul meci al lui Dempsey după aproape trei ani.

După lunga perioadă de inactivitate a lui Dempsey, interesul față de acest meci era uriaș. Un reporter, într-un exces de zel, l-a numit „cea mai mare luptă de la era siluriană încoace”. Numărul plătitorilor de bilete era de 120.000, dar se crede că în arenă s-au înghesuit cam 135.000. Tunney era un boxer inteligent, dar loviturile lui nu prea aveau forță și mulți credeau că Dempsey va fi prea puternic pentru el. De fapt, Tunney a făcut un meci genial, perfect, dând lovituri scurte, după care se ferea de dreapta ucigătoare a lui Dempsey. Acesta l-a urmărit în ring toată seara, în timp ce Tunney îl mitralia cu lovituri scurte, dar epuizante. Efectul cumulat a fost formidabil. În runda a șaptea, Dempsey avea toată fața umflată. Un ochi îi era închis complet și nici celălalt nu arăta prea bine. L-a fugărit pe Tunney prin ring toată seara, dar nu a reușit să-i dea decât un singur pumn ca lumea. Tunney a câștigat lejer la puncte.

După aceea, când Dempsey a ajuns acasă plin de vânătăi și cu fața umflată, soția, oripilată, l-a întrebat ce s-a întâmplat. „Dragă, am uitat să mă feresc”, a fost celebrul răspuns al lui Dempsey.

Aproape toată lumea a fost consternată de înfrângerea lui Dempsey, dar aceasta a pregătit terenul pentru cea mai mare revanșă din istoria boxului. S-au organizat câteva meciuri de calificare pentru a atrage și mai mult publicul, în vreme ce se profita la maximum de toată această situație. Primul meci din calificări s-a disputat între Jack Sharkey și Jim Maloney. (Acesta a fost meciul, pomenit la pagina 68, la care 23.000 de oameni au păstrat un minut de reculegere ca să se roage pentru Charles Lindbergh, care era atunci singur, deasupra Atlanticului.) Câștigătorul acelei confruntări – care, evident, a fost Sharkey – avea să participe apoi la un mare meci de calificare împotriva formidabilului – în ciuda vârstei – Jack Dempsey, pe 22

iulie. Ambele meciuri de calificare se disputau pe Yankee Stadium, lucru care, firește, îl încălzea la suflet pe Jacob Ruppert.

Așa că la începutul lunii iulie – în săptămâna în care Richard Byrd și echipa lui amerizau forțat lângă coasta Franței, New York-ul era lovit de primul val de caniculă, Calvin Coolidge își sărbătorea a 55-a aniversare deghizat în cowboy, Charles Lindbergh pleca spre Ottawa, trepădușii lui Henry Ford încropeau în numele lui niște scuze față de evrei, iar cei mai de seamă bancheri ai lumii țineau sfat de taină în Long Island – toată țara era preocupată de cât de în formă și de înverșunat era Jack Dempsey. Zeci de reporteri transmiteau zilnic din cantonamentul lui de pe malul lacului Saratoga, New York, afirmând că boxerul părea amenințător și hotărât și că loviturile sale aveau o forță cum nu se mai văzuse de ani buni.

Apoi s-a aflat teribila veste. Pe 2 iulie, o mașină de poliție a venit în tabăra lui Dempsey ca să-l informeze că în familia lui s-a întâmplat o tragedie. Johnny, fratele său, o luase razna din ce în ce mai tare în ultimele luni, în așa măsură încât tânăra lui soție, Edna, își luase lumea în cap și fugise în est cu tot cu copilașul lor. Johnny Dempsey reușise să-i găsească la o pensiune din Schenectady, la doar 30 de kilometri de cantonamentul în care se afla fratele lui, și o împușcase mortal pe Edna, după care își pusese pistolul la tâmplă. Copilului nu i-a făcut nimic.

Jack Dempsey a fost devastat. Polițiștii l-au dus cu mașina la Schenectady ca să identifice cadavrele. Apoi Dempsey s-a întors în cantonament, s-a închis în casă și nu a mai deschis ușa nimănui, lăsându-i pe toți să se întrebe dacă meciul va mai avea loc. Spre ușurarea tuturor, după două zile de izolare Dempsey a ieșit din casă și și-a reluat îndârjit antrenamentul.

La Paris, echipajul comandorului Byrd, după ce își îndeplinise obligațiile oficiale, sărbătorea ultima noapte în oraș puțin mai colorat decât o făcuse Lindbergh vreodată în viața lui. Bert Acosta – sau „fercheșul, oacheșul Bert Acosta”, cum îi spunea revista Time – l-a dus pe George Noville prin unele dintre localurile mai rău famate din Montmartre ca să asculte jazz și să-și facă de cap. Niște scandinavi care locuiau la Paris l-au scos în oraș pe Bernt Balchen, ca să facă o beție vikingă. Byrd nu a vrut să meargă nici cu unii, nici cu alții, preferând să se culce devreme.

Levine și Chamberlin se aflau și ei atunci la Paris, dar se pare că nu fuseseră incluși de organizatori în cadrul festivităților. Levine, dându-și

seama cam târziu cât de importante sunt relațiile cu publicul, a donat brusc 100.000 de franci – adică vreo 4.000 de dolari – pentru Aer o-Club de France ca să construiască un club la aerodromul Le Bourget. În plus, i-a făcut o vizită ciudatei doamne Nungesser, care continua cu încăpățânare să nu accepte ideea că fiul ei pierise – cine știe, poate că plutea pe undeva, prin Atlanticul de Nord, hrănindu-se cu pești sclipitori pe care el și Coli îi pescuiau cât așteptau să fie salvați de vreun vapor aflat în trecere.

Levine le-a propus celorlalți aviatori care traversaseră Atlanticul să se întoarcă acasă împreună cu cele două avioane ale lor, dar a fost refuzat, în parte pentru că avionul lui Byrd era acum o epavă (nu avea să mai zboare niciodată), în parte deoarece un zbor spre vest cu vântul în față era nebunie curată și în parte pentru că nimeni nu voia să se afle așa de aproape de Levine. Chamberlin a hotărât că se cam săturase de Europa (și probabil și de Levine) și că va pleca spre casă împreună cu echipa lui Byrd, la bordul pachebotului SS Leviathan, peste câteva zile. Levine îi promisese lui Chamberlin 25.000 de dolari pentru rolul său în această aventură, dar până la urmă nu i-a dat nici măcar jumătate.

La o săptămână după ce a amerizat în apele teritoriale franceze, ceata lui Byrd s-a întors în Normandia, la Le Touquet, unde a cinat împreună cu prințul de Wales, după care și-a continuat drumul spre Cherbourg, de unde urma să se îmbarce pe vapor. The New York Times a dedicat călătoriei lor spre casă un material de 5.000 de cuvinte cu un titlu cu litere de-o șchioapă, de parcă până și ăsta ar fi fost cine știe ce act de eroism.

După care, în mod ciudat, nu s-a mai pomenit niciun cuvânt despre aviație. Cum Byrd și echipa lui erau în largul mării, Lindbergh închis în casă în Long Island ca să scrie Noi și Levine debita în general numai tâmpenii, ziarele nu prea mai aveau subiecte aeronautice. Pe 12 iulie, pentru prima dată după șase săptămâni, prima pagină din Times nu mai era deschisă de niciun material despre aviație. Totuși, în josul paginii fusese publicat un articolăș atât de curios, încât merită să fie menționat.

Cu o zi înainte, în Canada, relatează agenția Associated Press, un avion care făcea cartografiere aerofotografică pentru statul canadian decolase de pe un aerodrom de lângă lacul Manitoba. La bordul avionului se aflau un pilot, un fotograf și un topograf. Vremea era bună. Mai mulți martori povesteau că avionul a urcat normal până pe la vreo 600 de metri, dar apoi, pe când ieșea dintr-o masă de nori de joasă altitudine, sub privirile îngrozite ale martorilor, cei trei au sărit pe rând în gol, pierzându-și viața. Ce i-a făcut să



sară ori să cadă este o întrebare la care nu s-a putut găsi niciodată vreun răspuns plauzibil.

La mijlocul lunii iulie știrea cea mai fierbinte era despre un nou val de caniculă, și mai puternic, care se instala în mare parte din țară. La New York, pe 13 iulie, temperatura a crescut până la aproape 33 de grade la ora 4 după-amiaza, iar în alte locuri trecea de 37 de grade. Până sâmbătă, 16 iulie, numărul deceselor din oraș puse pe seama caniculei a ajuns la 23 și în toată zona de est era de cel puțin 60. În New York, șase dintre victime s-au înecat în timp ce încercau să se răcorească. Un băiețel de 8 ani pe nume Leo Brzozowsky, care a avut norocul să scape cu viață, a fost găsit plutind pe o cameră la opt kilometri în largul Golfului New York. Era în apă de cel puțin cinci ore și ajunsese cam la jumătatea distanței dintre Staten Island și Keansburg, New Jersey, când a fost salvat de o barcă cu motor care trecea pe acolo. Băiatul era complet îmbrăcat – avea chiar și pantofi în picioare – și nu a putut să explice de ce intrase în apă cu hainele pe el sau cum ajunsese așa departe de țărm. Doctorii au declarat că era epuizat, dar că avea să-și revină complet.

În după-amiaza de 16 iulie, o ploaie torențială a mai răcorit atmosfera, dar a semănat și haos. Din cauza fulgerelor s-a întrerupt curentul în mai multe cartiere și și-au pierdut viața un cuplu care se adăpostea sub un copac în Staten Island și un polițist de la un colț de stradă din Brooklyn. Trenurile care circulau spre și dinspre Coney Island au avut întârziere pentru că șinele au fost inundate și sistemele electrice scurtcircuitate tocmai când câteva sute de oameni încercau să se întoarcă de la plajă. Multe străzi au fost inundate din cauza ploii. În Brooklyn, un bărbat de 27 de ani a izbutit o ispravă nemaiauzită: s-a înecat în pivniță când apa a năvălit înăuntru, ajungând până la aproape doi metri.

În vara aceea, cel mai grav dezastru provocat de caniculă nu s-a petrecut pe coasta de est, ci pe malul lacului Michigan, la Chicago, când vreo 75 de oameni, majoritatea femei și copii, s-au îngrămădit pe un vapoaraș de agrement ca să facă o plimbare pe lac, sperând că se vor bucura un pic de briză. Tocmai când ambarcațiunea ieșea în larg, s-a stârnit o vijelie. Pasagerii au alergat veseli spre partea acoperită a vasului ca să se adăpostească de ploaia torențială, dar acesta s-a dezechilibrat și s-a răsturnat. 27 de persoane s-au înecat. Printre cei care le-au sărit în ajutor se număra și Johnny Weissmüller, care încă nu își câștigase celebritatea ca Tarzan hollywoodian, dar câștigase trei medalii de aur la înot, la Jocurile

Olimpice de la Paris, în 1924. Întâmplător, Weissmüller se afla pe plajă în momentul în care s-a răsturnat vaporețul și se spune că ar fi scos din valuri mai multe persoane – unele vii, altele nu.

*Leviathan* a ajuns la New York pe ploaie și ceață, în 18 iulie. Byrd și echipajul său, însoțiți de Clarence Chamberlin, au fost transbordați pe iahtul primăriei, Macom, unde au descoperit cu surprindere că îi aștepta, oarecum incognito, Charles Lindbergh. Byrd a fost vizibil impresionat că Lindbergh venise să-i întâmpine, dar, fără îndoială, și ușurat că acesta le-a refuzat invitația de a-i însoți după-amiază, motivând că ziua aceea era a lor și că nu vrea să le stea în cale. Cu siguranță, Lindbergh era bucuros să mai lase și pe alții să se bucure de atenția lumii măcar o zi.

Totuși, festivitățile care au urmat parcă nu au mai avut strălucirea celor dedicate lui Lindbergh, asta nu numai din cauză că publicul se cam săturase, ci și din pricina vremii ploioase. Byrd și oamenii lui, însoțiți de Chamberlin, au fost urcați în niște mașini decapotabile pentru o paradă pe Broadway. Ghinionul a făcut să înceapă din nou să plouă cu găleata tocmai când porneau, ceea ce i-a făcut pe mii de gură-cască să se împrăstie ca potârniche, căutând să se adăpostească, și i-a udat learcă pe Byrd și pe oamenii lui, de parcă ar fi înotat până la mal. La primărie fusese ridicată o platformă mare pentru o ceremonie oficială, dar cam o sută de scaune erau goale și jumătate din mulțime s-a evaporat în timpul discursurilor, căci continua să plouă la fel de tare.

Mulți se întrebau dacă o să se mai potolească ploaia până la meciul dintre Dempsey și Sharkey. Din fericire, s-a potolit. Deși mai tuna, ploaia s-a oprit și boxerii și spectatorii s-au bucurat de o seară mult mai răcoroasă și mai uscată pe 20 iulie. La Yankee Stadium au venit 85 de mii de oameni (mai mulți decât asistaseră vreodată la vreo partidă de baseball, dar la un meci de box se mai puteau pune pe teren mii de scaune în plus, chiar dacă mulți dintre cei așezați acolo nu vedeau mare lucru) – și premiul de 1 250.000 de dolari era un record pentru un meci din afara campionatului. Printre cei prezenți se numărau primarul Jimmy Walker, Franklin Delano Roosevelt, starul filmelor cu cowboy Tom Mix, editorul Bernarr Macfadden și maharajahul de Ratlam (sau, foarte posibil, cineva care i-a prostit pe oameni să creadă că era maharajah). În mulțime au trecut aproape neobservați Richard Byrd și Clarence Chamberlin.

Sharkey era favorit cu 6: 5, în mare pe considerentul că avea 25 de ani și era în ascensiune, în timp ce Dempsey avea 32 de ani și aproape că se retrăsese din acest sport. Sharkey era din Boston, fiul unor imigranți lituanieni care îi dăruiseră o forță magnifică și un nume pe care nu îl putea pronunța nimeni. În documentele oficiale găseai tot felul de variante – Zuhauskay, Zuhauskas, Cocoskey și Cukochsay – înainte ca Sharkey să-și aleagă acest nom de ring care suna mai americaneste. „Jack” era după numele celui mai mare erou al lui: Jack Dempsey.

Meciul a fost dezamăgitor de rezervat. Dempsey era mult mai puțin agresiv decât altă dată. Sharkey s-a descurcat fără probleme cu atacurile lui prudente și a condus lejer în primele șase runde. Totuși, în a șaptea, Sharkey a făcut cel mai stupid lucru pe care îl poate face un boxer. Frustrat că Dempsey îl tot lovește sub centură, s-a întors spre arbitru ca să se plângă și atunci Dempsey l-a pocnit în bărbie, lăsându-l lat. În fotografii se vede cum Sharkey zace ca o haină aruncată pe jos. Dempsey a fost declarat învingător. Acum avea să se confrunte cu Gene Tunney într-o revanșă disputată pe 22 septembrie la Chicago. Avea să fie cea mai mare luptă din istorie – și cea mai controversată.

Extaziat, Jacob Ruppert a anunțat că plănuiește să crească numărul de locuri de pe Yankee Stadium extinzând etajul tribunei deasupra jumătății din stânga a terenului, ceea ce însemna că ar fi încăput încă 90.000 de spectatori la meciurile de box. Această veste a fost întâmpinată cu oarecare cinism de reporteri, care au atras atenția asupra faptului că mulți spectatori aveau deja locuri atât de departe, încât ar fi văzut meciul ca printr-un telescop inversat. Cum spunea un reporter pe un ton mucalit și nu prea, la încheierea meciului sute de suporterii au fugit de pe stadion „să-și cumpere edițiile speciale de seară ale ziarelor, ca să afle ce s-a întâmplat”.

În ziua următoare Sharkey a fost dus de urgență la spital, cu hemoragie internă gravă. Din fericire, și-a revenit complet, dar asta le-a reamintit tuturor că Dempsey, chiar și atunci când era mai reținut, tot lovea cu o forță teribilă.

A doua zi după meciul dintre Dempsey și Sharkey, după-amiază, Charles Lindbergh, aflat acum în turneul lui prin țară, a ajuns la Boston într-o dispoziție de un dinamism ieșit din comun. Ca să aterizeze pe aeroportul din Boston, deschis de curând (în locul căruia se află azi aeroportul Logan), a survolat rapid portul Boston, aproape atingând apa, apoi, chiar în ultima

clipă, a țâșnit vertical spre cer, până când a părut că avionul lui va cala, după care s-a rotit cu nonșalanță pe o parte, descriind un arc grațios, și a făcut o aterizare perfectă, oprindu-se chiar în fața ușilor hangarului pregătit anume pentru el – și toate acestea cu un avion fără frâne și fără vizibilitate spre înainte. Aclamațiile pline de încântare ale mulțimii s-au auzit tocmai din parcul Boston Common, aflat la aproape cinci kilometri depărtare.

Centrul Bostonului era inundat de o mare de oameni – „cea mai numeroasă mulțime care s-a adunat vreodată în acest oraș pentru a întâmpina un om sau un grup de oameni”, după spusele unui comentator. Deși mulțimea era pașnică, era atât de imensă și de agitată, încât practic nu putea fi ținută sub control. Atunci când coloana de mașini a lui Lindbergh a ajuns în Common, instinctiv, oamenii s-au îmbulzit, încercând să vadă mai bine. Erau cuprinși de atâta entuziasm, povestea un corespondent al cotidianului The New York Times, încât „cei aflați mai în mijloc au fost efectiv luați pe sus de valul de oameni... O mulțime de femei și copii au leșinat, scăpând de alte răni mai grave tocmai datorită faptului că era așa de mare înghesuială, încât nu aveau cum să cadă pe jos, unde ar fi fost călcați în picioare”.

Doi soldați și un polițist care au încercat să sară în ajutorul unei femei ce își pierduse cunoștința au fost și ei luați de val. Alții încercau să țină piept mulțimii, ca să nu fie împinși sub roțile mașinilor care înaintau prudent. A fost o minune că mulți nu au fost striviți sau asfixiați. Însă cineva a murit de infarct și peste o sută de persoane au fost rănite suficient de grav ca să aibă nevoie de îngrijiri medicale la punctele mobile instalate în tot parcul Common. 14 oameni au avut nevoie de spitalizare, iar aproape toți, potrivit corespondentului de la Times, „s-au dus acasă cu vânătăi pe corp și cu hainele rupte”.

Și așa avea să fie pe tot parcursul turneului. Înghiontit, bătut cu palma pe spate, adorat până la lacrimi, Charles Lindbergh începea să realizeze că toate astea nu se vor termina la un moment dat. Asta era viața lui de acum înainte.

Probabil părea că nimic nu putea diminua intensitatea interesului față de el, dar tocmai asta avea să se întâmple, cel puțin pentru o vreme. Într-o închisoare din apropiere – suficient de aproape ca aceia dinăuntru să audă clar ovațiile cu care era întâmpinat Lindbergh – doi anarhiști italieni destul de blajini își așteptau execuția pentru niște crime pe care milioane de oameni de pe tot globul erau siguri că nu le-au comis.

Aceștia erau Nicola Sacco și Bartolomeo Vanzetti, și din cauza lor lumea avea să se însuflețească din nou.

## August Anarhiștii

*Nu am aflat, nu am auzit și nici măcar nu am citit în istorie să mai fi existat vreodată ceva atât de crud precum acest tribunal.*

Nicola Sacco

atunci când a fost condamnat la moarte

### Capitolul 20

Pe la 3 și ceva într-o după-amiază blândă și însorită din aprilie 1920, doi salariați ai fabricii de încălțăminte Stater & Morrill din South Braintree, Massachusetts, au luat-o pe un drum prăfuit, în pantă, de la sediul companiei din Railroad Avenue către alt corp al fabricii, aflat la vreo 200 de metri mai încolo, în Pearl Street. Frederick Parmenter era funcționar la departamentul salarizare; Alessandro Berardelli era agentul de securitate care îl însoțea. Aveau la ei 15 776, 51 dolari, puși în două cutii de metal, salariile din săptămâna aceea pentru cinci sute de lucrători. Drumul lor trecea pe lângă altă fabrică de încălțăminte, Rice & Hutchins, aflată într-o clădire cu cinci etaje aproape de stradă, care îi dădea un aer sinistru și amenințător.

În timp ce Parmenter și Berardelli treceau pe lângă fabrica Rice & Hutchins, doi indivizi le-au aținut calea, cerându-le cutiile cu bani. Până să apuce Berardelli să deschidă gura, unul dintre tâlhari a tras trei gloanțe în el. Berardelli a căzut în genunchi și s-a prăvălit în față, cu mâinile înainte și capul atârându-i. Scuipa sânge, chinându-se să respire. Individul cu pistolul s-a întors apoi către Parmenter, care privea îngrozit, și l-a împușcat și pe el. Șocat și grav rănit, Parmenter a scăpat din mână cutia cu bani și a pornit-o clătinându-se pe stradă, încercând instinctiv să fugă. Unul dintre tâlhari – din relatările martorilor nu reiese clar care și nici măcar dacă în acest moment a mai apărut un individ înarmat – s-a luat după Parmenter pe stradă și l-a doborât calm cu un glonț în ceafă. Unul dintre tâlhari – nici de data asta martorii nu au putut să cadă de acord care – s-a întors spre

Berardelli, care era chircit pe pământ, și a tras în el două gloanțe de sus, omorându-l.

O mașină albastră în care se mai aflau doi sau poate chiar trei bărbați a oprit în scrâșnet de frâne, hoții au urcat în ea, luând și cutiile cu bani, apoi au traversat în viteză șinele companiei New York, New Haven & Hartford Railroad, trăgând cu pistolul spre oamenii aflați întâmplător acolo. Totul nu a durat mai mult de un minut. Jaful a fost atât de rapid și de șocant, încât martorii au dat declarații contradictorii când au trebuit să precizeze câți hoți înarmați au văzut sau care dintre ei a tras.

Nimeni nu ar fi bănuțit că această crimă comisă cu sânge rece, dar nu tocmai ieșită din comun, pe o străduță dosnică din South Braintree avea să capteze atenția întregii lumi, dar, prin ceea ce s-a întâmplat acolo în ziua aceea, locul crimei a devenit cel mai important de pe tot globul în anii '20. Astăzi nu a mai rămas nici urmă din după-amiaza aceea. Clădirile fabricii nu mai există, nici cafenelele și prăvăliile de pe stradă. Braintree nu mai este un oraș industrial, ci o suburbie drăguță, aflată la vreo 20 de kilometri sud de Boston. Pearl Street este o arteră principală aglomerată, cu bretele și semafoare suspendate. În locul unde au murit Parmenter și Berardelli se înalță acum un centru comercial, Pearl Plaza, lipit de un supermarket Shaw's și o papetărie Office Max. Lângă un pod de cale ferată care nu exista în 1927, se află un mic monument în memoria celor două victime ale crimei, ridicat în 2010, la 90 de ani după jaf.

Berardelli a murit chiar acolo. Avea 45 de ani și, la fel ca și cei doi bărbați condamnați până la urmă pentru că l-ar fi ucis, era din Italia. Lucra la Stater & Morrill cam de un an și a lăsat în urma lui o soție și doi copii. Parmenter a murit la spitalul din Quincy în dimineața următoare. Bărbat credincios, foarte popular printre colegii săi de muncă, și el avea soție și doi copii. Cam asta este tot ce se știe despre cele două victime.

Mașina cu care au fugit hoții, un Buick furat, a fost găsită abandonată într-un loc numit Manley Woods, două zile mai târziu. La momentul acela poliția îi căuta pe autorii unui jaf similar, făcut tot de mântuială, care avusese loc în Ajunul Crăciunului în Bridgewater, aflat în apropiere. Șeful poliției din Bridgewater, Michael E. Stewart, a hotărât, din motive care nu se bazuau pe niciun fel de dovezi, că în ambele cazuri vinovații erau niște anarhiști italieni. A descoperit că un bărbat cu simpatii radicale pe nume Ferruccio Coacci locuia în apropierea locului unde a fost găsită mașina cu care fugiseră tâlharii și pentru asta l-a declarat principal suspect. Cum

observa hâtru The New Yorker la ceva timp după aceea, Stewart a conchis „că după un jaf armat și o crimă, firește că acel criminal ar abandona mașina chiar în curtea lui”.

Deși Stewart era într-adevăr șeful poliției din Bridgewater, titlul sugerează o amploare a operațiunilor care depășește cu mult ceea ce s-a întâmplat în realitate. „Forțele polițienești” ale lui Stewart erau formate dintr-un singur asistent care lucra cu jumătate de normă. Stewart însuși nu avea niciun fel de pregătire pentru anchetarea crimelor și aproape nicio experiență în ce privește infracțiunile grave. Fără îndoială, de asta ancheta el cu atâta entuziasm. Era șansa vieții lui.

Coacci a fost eliminat rapid de pe lista suspectilor: se întorsese în Italia. Acum în casa respectivă locuia un tip pe nume Mario Buda, iar Stewart, cu perseverența care îl caracteriza, a început să-l suspecteze pe acesta. Când a aflat că Buda avea o mașină la reparat la atelierul auto din Elm Square, în West Bridgewater, Stewart l-a instruit pe proprietar să-l sune în clipa când vine Buda s-o ia.

Omul a sunat într-o seară, peste trei săptămâni. Proprietarul atelierului auto i-a spus lui Stewart că Buda și încă trei tipi tocmai veniseră să ia mașina, dar plecaseră imediat pentru că nu era gata-Buda și unul dintre bărbați cu o motocicletă cu ataș, ceilalți doi pe jos. Stewart s-a gândit că aceștia din urmă se duceau în Brockton cu tramvaiul, așa că a alertat poliția de acolo. Atunci când tramvaiul a ajuns la Brockton, a urcat un polițist, i-a cântărit din ochi pe cei câțiva pasageri și i-a reținut pe doi italieni care păreau cam ciudați: Bart Vanzetti și Nicola Sacco. S-a descoperit că aveau la ei pistoale și o grămadă de muniții, unele pentru alte arme. Mai aveau și niște literatură anarhistă.

Lui Stewart atât i-a trebuit. Deși niciunul din ei nu mai fusese arestat niciodată și Stewart nu avea nicio dovadă care să sugereze că vreunul din ei se aflase în South Braintree la ora la care fuseseră comise crimele, i-a pus sub acuzare.

Nu era un moment bun să fii radical sau străin în America și în mod sigur asta implica niște riscuri mari la vremea aceea. America fusese cuprinsă de așa-numita Panică Roșie. În 1917 și 1918 Congresul votase două legi surprinzător de restrictive, o Lege a spionajului și o Lege a seditiunii. Împreună, acestea prevedeau pedepse severe pentru oricine era găsit vinovat sau care manifesta aproape orice formă de lipsă de respect față

de statul american, inclusiv față de simbolurile sale – drapelul, uniforme militare, documente istorice sau orice altceva considerat că ar reflecta gloria și demnitatea Statelor Unite ale Americii –, și au fost aplicate cu un zel înverșunat și represiv. „Unii cetățeni erau aruncați în pușcărie și dacă criticau Crucea Roșie în timpul cinei, la ei acasă”, nota un comentator. Un cleric din Vermont a fost condamnat la 15 ani de închisoare pentru că a împărțit vreo șase broșuri pacifiste. În Indiana, unui juriu nu i-au trebuit decât două minute ca să achite un om care îl împușcase pe un imigrant pentru că vorbise America de rău.

Nebunia era că a devenit mai riscant să spui lucruri care dovedeau lipsă de loialitate decât să le faci. Dacă refuzai să te supui legii care prevedea obligativitatea serviciului militar, puteai face un an de pușcărie, dar, dacă îi îndemnai pe alții să facă asta, puteai sta la răcoare și 20 de ani. Peste o mie de cetățeni au fost trimiși la închisoare pe baza Legii spionajului numai în primele 15 luni de la intrarea acesteia în vigoare. Un regizor pe nume Robert Goldstein a fost închis pentru că i-a prezentat pe britanici într-o lumină proastă într-un film despre Războiul de Independență a Coloniilor Engleze din America de Nord. Judecătorul a admis că o astfel de zugrăvire ar fi „permisibilă sau chiar laudabilă” în mod obișnuit, dar „în această perioadă de urgență pe plan național” Goldstein nu avea „niciun drept să submineze țelurile și destinul națiunii”. Pentru că a adus insulte unei armate străine din urmă cu 150 de ani, Goldstein a fost condamnat la 12 ani de închisoare.

Deși Legea spionajului și cea a seditiunii erau concepute doar ca măsuri care ar fi trebuit aplicate pe timp de război, lucrurile s-au înrăutățit și mai mult odată cu instalarea păcii. Atunci când s-au întors acasă două milioane și jumătate de soldați care au început să-și caute un loc de muncă în timp ce economia de război se destrăma, America a intrat într-o recesiune severă. Tensiunile rasiale răbufneau și s-au iscat revolte în câteva zeci de orașe în care se mutaseră cetățeni de culoare aflați în căutarea unor slujbe mai bune. La Chicago, unde populația de culoare se dublase în numai un deceniu, un tânăr de culoare care a adormit pe o plută pe lacul Michigan, ajungând pe o plajă rezervată albilor, a fost omorât cu pietre de o gloată de albi, stârnind revolte încrâncenate care au durat două săptămâni și în care 28 de oameni și-au pierdut viața, iar cartiere întregi au fost făcute una cu pământul.

În același timp, o mare parte din țară era zguduită de frământări în domeniul industriei. O groază de docheri, muncitori din industria textilă sau



care făceau trabucuri, lucrători în construcții și în industria oțelului, operatori telefonici, angajați de la metroul aerian și de la cel subteran, mineri și chiar și actori de pe Broadway își părăseau locul de muncă. La un moment dat, în 1919, două milioane de oameni erau în grevă.

Pentru toate aceste probleme, multă lume dădea vina pe agitatorii străini și pe organizațiile radicale precum Industrial Workers of the World (sau Wobblies, cum erau numiți membrii acesteia din motive care nu au fost lămurite niciodată). La Boston și Cleveland, polițiștii le-au dat și ei o mână de ajutor unor cetățeni care i-au luat la bătaie pe niște participanți la parada de 1 Mai, după care au intrat în grevă și polițiștii din Boston (evenimentul în urma căruia Calvin Coolidge a devenit cunoscut în toată țara). În statul Washington, Wesley Everest, un membru al IWW, a fost târât în stradă de mulțime, care l-a bătut măr și i-a tăiat organele genitale. Când i-a implorat să-i curme chinurile, torționarii săi l-au dus pe un pod din oraș, l-au atârnat peste balustradă, legat cu o funie, după care l-au împușcat. Moartea lui a fost declarată sinucidere. Nimeni nu a fost pus sub acuzare.

În toiul acestui tumult, cineva – un străin nemulțumit, presupuneau unii – a început să trimită bombe. La Atlanta, o menajeră ce lucra în casa senatorului Thomas R. Hardwick, șeful Comisiei pentru Imigrație a Senatului, ducea spre bucătărie un mic colet învelit în hârtie de ambalaj care fusese adus de poștaş, când acesta a explodat, retezându-i mâinile. A doua zi, un poștaş din New York a citit despre explozia bombei și și-a dat seama că descrierea coletului se potrivea perfect cu alte 16 pachete asemănătoare pe care le pusese deoparte la un birou de triere pentru că timbrele lipite pe ele nu erau suficiente. A alergat într-un suflet la serviciu și a descoperit că pachetele erau tot acolo. Toate urmau să fie trimise pe adresele unor personalități publice importante: John D. Rockefeller, J.P. Morgan, procurorul general A. Mitchell Palmer, judecătorul Kenesaw Mountain Landis, președintele Curții Supreme și mai mulți guvernatori și membri ai Congresului. La adresa expeditorului, toate aveau trecut magazinul universal Gimbel Brothers de la intersecția dintre Thirty-Second și Broadway, în Manhattan. Ulterior s-a descoperit că alte colete fuseseră deja trimise. Un incident bizar a fost că un colet a fost trimis înapoi la Gimbel Brothers pentru că timbrele nu erau suficiente. Un vânzător de la Gimbel a deschis pachetul, s-a uitat la obiectele ciudate pe care le conținea – o sticlă cu acid, un cronometru, niște explozibili –, apoi l-a împachetat la loc, a mai lipit niște timbre pe el și l-a pus din nou la poștă. În total, s-au găsit 36 de

bombe. În afară de menajera ghinionistă, nimeni nu a fost rănit – și nici arestat.

Dar asta nu a fost tot. După vreo lună și ceva, într-o seară plăcută, într-un cartier liniștit și elegant din Washington, DC, procurorul general A. Mitchell Palmer și soția lui se pregăteau să se ducă la culcare – locuiau în 2132 R Street NW –, când au auzit o bufnitură la parter, „de parcă cineva aruncase ceva în ușa”, povestea Palmer după aceea. O clipă mai târziu, o explozie a răsunat puternic în noapte, distrugând ușa de la intrare și toate geamurile camerelor; acum puteai vedea în locuința lui Palmer ca într-o casă de păpuși. Vecinii au fost aruncați jos din paturile lor. Ferestrele s-au făcut țandări pe mai multe străzi din jur.

Poticnindu-se prin fum și praf, soții Palmer – care, ca prin minune, scăpaseră amândoi nevătămați – au coborât la parter, unde au dat cu ochii de înfiorătoarea imagine a dezastrului. Peste tot era plin de resturi spulberate de explozie – în copaci, pe stradă, pe gazon și pe acoperișurile caselor. Mare parte dintre acestea încă fumegau. Deasupra scenei dezastrului pluteau manifeste anarhiste, care, fără intenție, dădeau scenei un aer sărbătoresc.

Unul dintre primii care au ajuns la fața locului a fost ministrul adjunct al Marinei Militare, Franklin Delano Roosevelt, care locuia de partea cealaltă a străzii. După o cină târzie, tocmai își parcase mașina și intrase în casă. Probabil că, ascuns în întuneric, atentatorul așteptase ca acesta să plece, după care pusese bomba. Dacă Roosevelt ar fi ajuns cu un minut mai târziu, poate că ar fi fost omorât și istoria Americii ar fi fost cu totul alta. Roosevelt i-a găsit pe domnul și doamna Palmer rătăcind șocați printre ruine, albi de moloz. Procurorul general, zăpăcit, folosea pronumele de pe vremea copilăriei sale petrecute printre quakeri, spunându-le vecinilor săi „matale”.

Era clar că atentatorul fusese omorât în explozia pe care o declanșase. Alice Longworth, verișoara lui Roosevelt, care era de față, a povestit că „era greu să nu calci pe bucățelele însângerate de oase și de carne”. Un picior al atentatorului aterizase pe pragul unei case de vizavi. Celălalt se afla la vreo 15 metri. O bucată mare de trunchi, cu tot cu haine, a fost găsită atârnată de cornișa unei case de pe o stradă vecină. Altă bucată de carne și cartilaje zburase prin fereastra unei case de vizavi, aterizând la picioarele patului lui Helmer Byrn, ministrul plenipotențiar al Norvegiei. Cea mai mare parte a scalpului a fost găsită în S Street, aflată după două intersecții.

Ca să ajungă până acolo – locul respectiv era și departe, și mai la deal –, creștetul atentatorului trebuie să fi fost proiectat pe o traiectorie cu înălțimea de 30 de metri și o lungime de 75 de metri. A fost ditamai bomba.

Pretutindeni erau împrăștiate atât de multe fragmente din trupul dezintegrat, încât la început autoritățile au crezut că fuseseră doi atentatori sau poate un atentator și un trecător nevinovat. În mod clar, bomba fusese declanșată mult prea devreme. Se presupunea că individul se împiedicase tocmai când voia să lase bomba pe treptele casei soților Palmer.

Înainte să se lumineze de ziuă, agențiile de știri erau asaltate de rapoarte că bombe la fel de devastatoare explodaseră în mai multe localități: Boston, New York, Philadelphia, Pittsburgh, Cleveland, Paterson, New Jersey și Newtonville, Massachusetts. O singură persoană a fost ucisă – un paznic de noapte din New York –, dar ideea că niște teroriști puteau organiza niște acte de violență coordonate la o asemenea scară i-a băgat în sperieți pe mulți americani. De ce au fost puse bombe în anumite locuri a rămas un mister, poate pentru că fuseseră puse la alte case decât cele vizate de atentatori. La Philadelphia, una dintre bombe a spulberat casa unui bijutier care nu avea nicio legătură cu guvernul sau cu politica. Alta a provocat daune serioase unei biserici catolice. Nu s-a stabilit niciodată de ce au luat atentatorii în colimator o biserică catolică.

Mulțumită în mare parte faptului că atentatorul din Washington purta o cravată cu buline, care sărea în ochi, detectivii au reușit să-l identifice: se numea Carlo Valdinoci. A fost o mare pierdere pentru mișcarea anarhistă. Deși nu avea decât 24 de ani, Valdinoci devenise o legendă în cadrul acesteia. Niște agenți federali reușiseră de curând să dea de urma lui într-o casă din Virginia de Vest, dar Valdinoci le scăpase de sub nas, consolidându-și reputația de anarhist viclean și invincibil. Se ascundea din 1917, după un notoriu atac cu bombă din Youngstown, Ohio. Nici bomba respectivă nu explodase conform planului. De fapt, nu mai explodase deloc, așa că polițiștii au luat o decizie de o stupiditate inimaginabilă: au dus-o la secție și au pus-o pe o masă din sala principală, ca s-o examineze mai îndeaproape. În vreme ce șurubăiau la ea, bomba a explodat, omorând zece polițiști și o femeie care venise să raporteze un furt. Atentatorii nu au fost prinși niciodată și cazul a rămas nerezolvat – ca majoritatea cazurilor radicale.

Atacurile cu bombă au avut un efect extraordinar asupra lui A. Mitchell Palmer, un democrat din Pennsylvania cu obrazii scofâlciți. Era procuror

general de numai trei luni, dar fusese deja ținta a doua atentate cu bombă – una dintre bombele trimise de „Gimbel’s”, care nu a mai ajuns niciodată la destinație, și aceasta din urmă, care în mod clar a ajuns. După asta a fost puternic înclinat să plece urechea la un tânăr consilier de la Ministerul Justiției care elaborase teoria personală că subversivii din rândul imigranților care veniseră în America, în cârdășie cu comuniști din diferite țări, puneau la cale o lovitură de stat. Tânărul se numea J. Edgar Hoover și l-a convins pe Palmer că există o groază de complotiști care plănuiesc un atac iminent.

Hoover, proaspăt ieșit de pe băncile Facultății de Drept, a fost pus la conducerea unui colțisor până atunci neimportant al Secției de înregistrare a Persoanelor Provenind dintr-o Țară Dușmană, numit Divizia Radicală. A întocmit o bază de date indexată conținând peste 200.000 de nume ale unor persoane și organizații, toate corelate cu meticulozitate. Au fost angajați 40 de traducători care să studieze anumite publicații radicale, al căror număr era apreciat de neobositul Hoover la peste șase sute.

Palmer avea mari speranțe că va fi candidatul la președinție nominalizat de partidul său în 1920. Tratarea într-o manieră hotărâtă a elementelor radicale a devenit strategia lui de a-și arăta mușchii. Într-o serie de discursuri cu tentă apocaliptică, a avertizat că flăcările revoluției cuprindeau țara, „lingând altarele bisericilor, arzând clopoțelul școlilor, furișându-se în cele mai sacre unghere ale caselor americanilor, căutând să înlocuiască jurămintele făcute la cununie cu niște legi libertine, incendiind temeliile societății”. Palmer pretindea că aproximativ jumătate de milion de comuniști și tovarăși ai acestora puneau la cale detronarea Americii. Cu maxilarul proeminent și retorica lui dură, Palmer a ajuns să fie poreclit de admiratorii săi „Quakerul bătaios”. Tocmai stârnise ceea ce în scurt timp a primit numele Panica Roșie.

Încurajat cu înflăcărare de J. Edgar Hoover, Palmer a pregătit o serie de razii în locurile de întâlnire ale unor radicali. Prima a avut loc pe 7 noiembrie 1919 – exact la doi ani după revoluția din Rusia: agenți federali și polițiști din 12 orașe au dat buzna în anumite cluburi și cafenele, au distrus mobilierul și a arestat pe toată lumea care se afla acolo. La New York, polițiștii au făcut o razie la Uniunea Muncitorilor Ruși, luându-i la bătaie pe toți cei care au protestat sau care doar i-au întrebat ce fac. Uniunea nu era decât un club social, unde membrii se puteau duce să joace șah ori să facă niște cursuri ca să-și îmbunătățească engleza; nu avusese niciodată

legătură cu vreo activitate radicală. În Hartford, Connecticut, poliția a arestat o mulțime de suspecti – nu se cunoaște numărul lor exact –, apoi pe toți cei care veneau să se intereseze de aceștia. La Detroit, o întreagă orchestră și toți clienții dintr-un restaurant au fost printre cei 800 de oameni reținuți aproape o săptămână pe un coridor fără ferestre, fără apă, toalete adecvate și spațiu unde să se întindă. În cele din urmă toți au fost eliberați fără a fi acuzați de nimic.

Palmer a fost atât de încântat de publicitatea pe care i-o făceau aceste razii și de frica pe care o stârneau, încât a ordonat să se mai facă o serie de razii, de mai mare amploare, în anul următor. De data asta au fost arestați între 6.000 și 10.000 de oameni (cifrele variază foarte mult) în cel puțin 78 de orașe din 23 de state. Din nou, au fost distruse inutil o grămadă de bunuri, s-au făcut arestări fără mandat și au fost bătuti oameni nevinovați.

Până la urmă, Panica Roșie s-a dovedit a nu fi chiar așa de înspăimântătoare. În total, autoritățile au confiscat doar trei pistoale, iar explozibili deloc. Nu s-a descoperit nicio dovadă privind o conspirație la nivel național. Faptul că nu au fost prinși niciun fel de atentatori și nu s-a identificat nicio urmă a unor planuri de insurecție a anulat perspectivele politice ale lui Palmer. La congresul Partidului Democrat din 1920, delegații l-au ales pe James M. Cox, guvernatorul statului Ohio, ca să candideze împotriva lui Warren G. Harding, care era tot din Ohio. Deși raziile lui Palmer nu au rezolvat nimic, au avut un efect puternic asupra atitudinii oamenilor, acesta fiind aproape sigur motivul pentru care Stewart, șeful poliției din Bridgewater, a hotărât, fără să aibă nicio dovadă, că criminalii din ograda lui sunt niște anarhiști străini. Și de asta Sacco și Vanzetti nu au avut nicio șansă.

Între 1905 și 1914, zece milioane de oameni, majoritatea din sudul și estul Europei, au ajuns în Statele Unite, o țară care avea deja 83 de milioane de cetățeni. Valul de imigranți a schimbat complet fața Americii urbane. În 1910, imigranții și copiii de imigranți alcătuiau aproape trei sferturi din populația orașelor New York, Chicago, Detroit, Cleveland și Boston.

Sacco și Vanzetti s-au numărat printre cei 130.000 de italieni care au intrat în țară în 1908. Sacco, care era din Torremaggiore, o comună din sud-estul Italiei, avea doar 16 ani când a ajuns în America. Vanzetti, care era din Piemont, o regiune din nordul mai prosper, nu departe de Franța, avea cu trei ani mai mult. Niciunul din ei nu avea să-și mai vadă vreodată patria

natală. Deși amândoi s-au stabilit în Noua Anglie, aveau să se cunoască abia în 1917.

Sacco era mărunțel, vioi și chipeș – „prezentabil ca o monedă romană”, cum spunea un contemporan al său. După descrieri, ai zice că arăta că Al Pacino în tinerețe – micuț, arătos, cu voce blândă. Nu se atingea de băutură și nu juca jocuri de noroc. Și-a găsit de lucru la o fabrică de încălțăminte și curând a ajuns un meșter priceput, cu un salariu bun. La patru ani după ce a ajuns în America, s-a însurat și și-a întemeiat o familie. Atunci când a fost arestat, avea 30 de ani; era un om bun, familist și muncitor. Nu părea deloc tipul anarhistului.

Cu Vanzetti era altă poveste. Deși în Italia făcuse cursuri de patiser – o profesie respectabilă –, în America lucra ca necalificat, pe bani puțini, aproape ca și cum ar fi căutat în mod intenționat lipsurile ca să demonstreze ceva despre păcatele capitalismului. Rămânea adesea fără loc de muncă, era mereu lefter și câteodată nu avea nici după ce bea apă. Totuși, în primăvara anului 1919, situația lui financiară și, s-ar părea, și spiritul său întreprinzător s-au schimbat brusc în bine când a cumpărat un cărucior pentru pește, echipat cu cuțite, cântare și un clopoțel ca să atragă mușteriii, și s-a făcut vânzător ambulant de pește în Plymouth, Massachusetts. Când a fost arestat, avea 33 de ani și o ducea binișor.

Vanzetti avea fire de intelectual. Citea mult și ducea o viață liniștită și sobră. Nu a avut niciodată o prietenă. Avea un aer melancolic și un zâmbet trist și blajin. În privirea lui era „o blândețe care te bântuia”, își amintea un prieten. Trăsătura lui cea mai evidentă, după 1917, era mustața mare pe oală. Deși se purta frumos și părea chiar blând, era un dușman înverșunat al statului. „Vanzetti era anarhismul în persoană”, a afirmat un apropiat al său.

Vanzetti și Sacco nu au fost foarte buni prieteni. Locuiau la distanță de 50 de kilometri unul de altul – Sacco în Stoughton, lângă Bridgewater, iar Vanzetti în Plymouth – și se știa de nici trei ani atunci când crimele din South Braintree le-a asociat numele pentru totdeauna.

Arestați și duși la interogatoriu, nu s-au descurcat deloc bine. Nu au fost în stare să explice de ce trebuiau să aibă atâtea arme la ei ca să se ducă până la un atelier auto. Susțineau că nu îi cunosc pe Buda și pe celălalt individ, zicând că nu știu pe nimeni care să aibă o motocicletă – minciuni care au fost date la iveală foarte ușor. Au negat că sunt anarhiști, dând niște explicații inconsecvente și neconvingătoare pentru a motiva ce anume îi adusesese în West Bridgewater. Tot timpul s-a bănuit că intenționau să mute

niște materiale ilicite – poate explozibili, poate literatură anarhistă – și nu voiau să se autoincrimineze.

Buda și al patrulea individ, identificat ulterior ca fiind Riccardo Orciani, au fost arestați și aduși la interogatoriu, dar apoi li s-a dat drumul: Orciani pentru că a putut dovedi că se afla la serviciu în momentul când au fost comise cele două jafuri și Buda, care era foarte mic de statură și îndesat, pentru că nu se potrivea cu descrierile nici unuia dintre martori. Așadar, automat, Sacco și Vanzetti au devenit principalii și singurii suspecti, deși niciunul nu avea cazier sau legături cu bande criminale. Tot ce avea poliția împotriva lor era că fuseseră înarmați și că nu spusese adevărul atunci când au fost arestați.

Aproape toate dovezile îi discriminau. Erau niște oameni foarte blânzi. Nimic din firea lor nu sugera că ar fi în stare să omoare măcar o muscă. Nici măcar nu putea spune cineva că i-a auzit vreodată ridicând vocea. Absolut nicio dovadă – de exemplu, amprente de pe mașina furată – nu îi plasa la locul crimei.

Când li s-au arătat niște fotografii, trei martori l-au identificat pe unul dintre criminali drept Anthony Palmisano, dar s-a dovedit că Palmisano era în pușcărie la Buffalo din ianuarie. Cel puțin doi martori au declarat că criminalul avea o mustață foarte subțire, pe când Sacco nu avea deloc mustață, iar Vanzetti era vestit pentru tufa luxuriantă care aproape că îi acoperea gura cu totul. Atunci când Sacco și Vanzetti au fost aduși în fața martorilor, nu au fost incluși printre alte persoane pentru identificare, conform procedurii, ci le-au fost arătați martorilor separat, dându-li-se de înțeles că aceștia erau principalii suspecti. Chiar și așa, femeia care avea să fie unul dintre martorii-cheie la procesul ce a urmat nu i-a identificat nici pe Sacco, nici pe Vanzetti atunci când s-a aflat față în față cu ei.

La început nimănui nu i s-a părut că arestarea lor ar fi cine știe ce știre. Un reporter de la New York trimis în Massachusetts ca să se intereseze de caz i-a raportat editorului: „Nu e mare lucru – doi broscari care au dat de bucluc, atâta tot”. La Boston, principala preocupare în primăvara anului 1920 era cum o să se descurce echipa Red Sox în primul său sezon fără Babe Ruth.

Spre uluirea lui, Vanzetti a fost acuzat nu doar de crima din Braintrée, ci și de cea anterioară, care avusese loc în Ajunul Crăciunului din 1919 la fabrica companiei L.Q. White Shoe din Bridgewater. Sacco nu a fost pus

sub acuzare pentru că a adus ca dovadă un card de pontaj care arăta că în ziua aceea a fost la muncă. Și Vanzetti avea alibiuri. 30 de martori au declarat că îl văzuseră, că vorbiseră cu el sau cumpăraseră pește de la el în Plymouth în ziua aceea. Țiparul este un fel de mâncare tradițional de Crăciun pentru mulți italieni, așa că oamenii își aminteau că au cumpărat țipari de la el în Ajunul Crăciunului. Dovezile aduse împotriva lui Vanzetti nu erau tocmai cele mai convingătoare. Atunci când un martor, în vârstă de 14 ani, a fost întrebat de unde știe că unul dintre hoți era străin, el a răspuns: „Mi-am dat seama după felul în care alergau”.

Dar juriul tot l-a condamnat, evident, neținând seama de toate mărturiile depuse în favoarea sa, din convingerea că „broscar la broscar nu-și scoate ochii”, după cum a remarcat cu amărăciune însuși Vanzetti după aceea. Dacă ar fi depus mărturie un director de școală sau un preot protestant în favoarea lui Vanzetti, probabil că ar fi fost achitat, dar, din păcate, astfel de oameni nu cumpărau țipari în Ajunul Crăciunului.

Se citează adesea o remarcă atribuită judecătorului Webster Thayer, care ar fi rostit-o în timpul procesului lui Vanzetti: „Acest om, chiar dacă de fapt nu a comis crima care îi este imputată, este totuși vinovat moral, fiindcă idealurile [sale] sunt ca și o crimă”. Este citată adesea, dar în realitate afirmația aceasta nu se află în stenograma procesului și nu există dovezi că Thayer a spus vreodată așa ceva. Totuși, era clar că nu îi simpatiza deloc pe anarhiști. Pe Vanzetti l-a condamnat la 12 ani de închisoare – sentință neobișnuit de severă pentru cineva care nu avea antecedente penale. Pentru mulți observatori era clar o parodie, iar la al doilea proces lucrurile aveau să ia o întorsătură și mai proastă.

Imigranților italieni de la începutul secolului XX America li s-a părut adesea șocantă. Cum remarcă istoricii Leonard Dinnerstein și David M. Reimers, majoritatea „nu au fost pregătiți pentru răceala cu care i-au întâmpinat atâția americani”. Adesea descopereau că nu au acces la locuri de muncă și la educație din cauza naționalității lor. Acordurile restrictive îi împiedicau să se mute în anumite cartiere. Italienii care se stabileau în sud erau obligați uneori să meargă la școlile celor de culoare. La început nu a fost deloc clar dacă li se va permite să folosească cișmelele și toaletele rezervate albilor.

Alte grupuri de imigranți – greci, turci, polonezi, slavi, evrei de toate națiile – se loveau și ele de astfel de prejudecăți, desigur, iar în ce-i privește



pe asiatici și persoanele de culoare din America prejudecățile și restricțiile erau și mai ingenioase și mai crude, însă italienii erau priviți de mulți ca un caz oarecum special – mai volubili, mai temperamental și mai dificili decât alte grupuri etnice. Oriunde erau probleme, părea că și-au băgat coada niște italieni. Percepția larg răspândită despre italieni era că, dacă nu sunt fasciști sau bolșevici, atunci sunt anarhiști ori comuniști, iar dacă nu sunt nici asta, atunci sunt implicați în crima organizată<sup>16</sup>.

Chiar și The New York Times declara într-un editorial că era „poate fără rost să ne gândim că îi vom civiliza [pe italieni] sau că le vom impune să respecte ordinea altfel decât prin brațul legii”. Sociologul E.A. Ross de la University of Wisconsin insista că în Italia infracționalitatea scăzuse doar „pentru că toți infractorii sunt acum aici”. Tocmai această prejudecată au sperat Ruth Snyder și Judd Gray s-o exploateze atunci când au născocit doi anarhiști italieni care se presupunea că l-ar fi ucis pe soțul ei.

Pentru italienii din clasa muncitoare, asimilarea era adesea o speranță deșartă. Milioane de italieni trăiau în America, dar separați de restul americanilor. Este grăitor faptul că, la 12 ani după ce ajunseseră în această țară, Sacco și Vanzetti abia dacă rupeau puțină engleză. Transcrierile procesului lor arată că adesea cei doi nu înțelegeau foarte bine unele întrebări care li se puneau sau ceea ce spuneau alții. Chiar și atunci când pricepeau cam despre ce este vorba, tot făceau mari eforturi să se exprime. Cum a remarcat cineva, problema nu era că vorbeau engleză cu accent italian, ci mai degrabă că vorbeau italiană folosind cuvinte englezești. Iată cam cum încerca Sacco să explice din boxa martorilor cum poate să fie anarhist și totodată să afirme că iubește America:

*Când am venit în țara asta, am văzut că nu era ce credeam eu înainte, dar că era toată diferența, pentru că eu lucrat în Italia nu așa de mult cum lucrat în țara asta. Puteam să trăiesc liber și acolo la fel de bine. Muncă în aceeași condiție, dar nu așa de greu, cam șapte-opt ore pe zi, mâncare mai bună. Adică adevărată. Desigur, aici mâncare bună este, pentru țară mai mare este, pentru oricine dintre cei care au bani de cheltuit, nu pentru clasa muncitoare și truditore, iar în Italia este mai multă oportunitate pentru truditore să mănânce legume, mai proaspete, și am venit în țara asta.*

Faptul că nu stăpânea bine limba engleză era considerat de mulți o dovadă că italienii sunt leneși și iremediabil înapoiați. Mulți americani erau

sincer uimiți și ofenși (nu chiar fără motiv, trebuie spus) când se gândeau că națiunea își deschisese porțile istoviților și săracilor Europei pentru ca această generozitate să îi fie răsplătită cu greve, atentate cu bombe și instigare la rebeliuni. Sacco și Vanzetti au devenit simbolurile vii ale acestei lipse de recunoștință. La vremea aceea mulți americani considerau că, și dacă nu sunt vinovați de crimele din Braintrée, tot merită să fie pedepsiți. Cum ar fi zis, se spune, președintele juriului la începutul procesului: „Naiba să-i ia, oricum ar trebui să atârne în ștreang”.

La cinci zile după înaintarea rechizitoriilor împotriva lui Sacco și Vanzetti în Massachusetts, o căruță trasă de un cal a oprit în fața sediului principal al băncii J.P. Morgan & Co., la colțul dintre Broad Street și Wall Street, în Manhattan. Se presupune că vizitiul a priponit calul și a plecat repede, căci peste câteva clipe căruța a explodat cu atâta forță, încât a zguduit tot sectorul și a spulberat geamurile de la etajul al 32-lea al unei clădiri aflate la aproape două străzi mai încolo. Bomba era de-a dreptul diabolică: ticsită cu șrapnel, era concepută să mutilizeze și a fost detonată într-un moment când strada era plină de funcționari care ieșiseră să ia prânzul. 30 de oameni au murit pe loc și mai multe sute au fost răniți grav. Suflul exploziei a fost atât de fierbinte, încât multe dintre victime au suferit și arsuri severe pe lângă toate celelalte răni. Un funcționar de la J.P. Morgan a fost decapitat la biroul său de o foaie de sticlă aruncată în aer, dar niciun membru important al firmei – care se presupunea că ar fi fost principalii vizați – nu s-a numărat printre victime. J.P. Morgan însuși era plecat din țară. Ceilalți parteneri de la Morgan – inclusiv viitorul socru al lui Charles Lindbergh, Dwight Morrow – erau la o ședință într-o încăpere ale cărei ferestre nu dădeau spre stradă, unde a avut loc explozia, așa că s-au aflat la adăpost. La sfârșitul zilei, bilanțul ajunsese la 38 de morți și 143 de răniți grav. Printre cei mai norocoși de afară se număra și Joseph P. Kennedy, tatăl viitorului președinte, care s-a aflat suficient de aproape ca să fie doborât de pe picioare de suflul exploziei, dar îndeajuns de departe ca să nu fie grav rănit.

Din mândrie, Morgan și-a redeschis porțile încă de a doua zi. S-a oferit o răsplată de 100.000 de dolari pentru informații care ar fi avut drept rezultat o condamnare, dar nimeni dintre cei care s-au dus la poliție nu a putut să-l descrie pe atentator sau să ofere alte piste utile. Detectivii și autoritățile federale i-au luat la întrebări pe toți fierarii de la est de Chicago și au vizitat

mai bine de patru mii de grajduri în speranța că or să identifice calul, căruța sau potcoavele implicate în atacul cu bombă. Șrapnelul consta în stinghii folosite la fixarea geamurilor, așa că i-au contactat pe toți producătorii și comercianții de stinghii din America, în încercarea de a afla de unde proveneau „gloanțele”. Trei ani au lucrat detectivii la caz. Nu a ieșit la iveală absolut nimic care să-i ajute. Nu a fost pus nimeni sub acuzare niciodată.

În 1991, istoricul Paul Avrich, în *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, probabil cea mai documentată carte scrisă vreodată despre acest caz, declara că el avea dovezi solide (pe care nu le specifica însă) că atentatorul era Mario Buda, cel care fusese împreună cu Sacco și Vanzetti în seara când au fost arestați aceștia. Totuși, la vremea aceea, Buda nu era cunoscut de poliția din New York, așa că nu a fost suspectat sau interogat. Indiferent dacă a avut sau nu un rol în atentat, el s-a întors la Napoli curios de repede după explozia bombei.

De asemenea, mai târziu a ieșit la iveală și faptul că Nicola Sacco fusese bun prieten cu Carlo Valdinoci și că sora lui Valdinoci se mutase în casa lui Sacco după ce fratele ei murise în atacul cu bombă care viza casa lui Palmer din Washington. Se pare că Sacco și Vanzetti nu au fost tocmai cheie de biserică, așa cum vrea istoria să-i prezinte.

Judecarea lui Sacco și Vanzetti pentru crime și pentru tâlhăria din South Braintree a început pe 31 mai 1921, judecătorul Webster Thayer fiind din nou președintele completului de judecată. Thayer era un tip slab și palid, de vreo 60 și ceva de ani. Avea nasul coroiat, buze subțiri și o mustață albă. Nu avea decât 1, 57 metri înălțime, dar fusese mare sportiv în tinerețe, fiind cât pe ce să devină jucător profesionist de baseball. A trecut prin viață cu o atitudine ostilă, pentru că era fiu de măcelar într-un stat unde pedigriul conta foarte mult.

Procesul a durat aproape șapte săptămâni, au fost audiați cam 160 de martori și s-au întocmit peste două mii de pagini cu declarații. Potrivit pledoariei procurorului, Sacco și încă un individ, neidentificat, au fost autorii jafului și ai crimelor. Nu s-a făcut nicio încercare de a-l identifica pe celălalt individ înarmat sau pe vreunul dintre ceilalți participanți la jaf. În mod ciudat, procurorul părea să se mulțumească să pună totul pe seama lui Sacco și Vanzetti. Chiar și în cel mai rău caz, Vanzetti nu avea cum să fie decât un pasager din mașina cu care au fugit tâlharii și un singur martor a

declarat convins că l-a văzut acolo. Alți 44 au jurat că l-au văzut în altă parte în ziua aceea – majoritatea afirmău că acesta vindea pește în Plymouth – ori au declarat că nu se numără printre vinovați. Un grup de infractori din Providence, banda Morelli, mai jefuiseră fabrici de încălțăminte, dar poliția nu i-a anchetat. Banii furați nu au mai fost găsiți niciodată și nu s-a putut face nicio legătură între ei și Sacco sau Vanzetti. Acuzarea nu a oferit nicio ipoteză despre ce s-ar fi întâmplat cu banii.

Multe dintre mărturiile împotriva acuzațiilor erau destul de dubioase. Lewis Pelzer, un muncitor de la fabrică, a declarat că l-a văzut pe Sacco împușcându-l pe Berardelli, dar la început le spusese polițiștilor că, atunci când a auzit împușcături, se ascunsese sub o masă, așa că nu văzuse nimic. Trei dintre colegii lui de muncă au declarat că el nu se uitase deloc pe fereastră.

Mary Splaine, un martor-cheie, a declarat că s-a uitat pe o fereastră tocmai când mașina hoților se îndepărta în viteză. A văzut-o maximum trei secunde, de la o distanță de 20 – 25 de metri, și totuși la proces a reușit să precizeze 16 detalii despre înfățișarea lui Sacco, inclusiv nuanța sprâncenelor și lungimea părului de la ceafă. A declarat chiar cu certitudine care este înălțimea lui Sacco, chiar dacă nu îl văzuse decât așezat într-un automobil aflat în mișcare. Cu 13 luni mai devreme, nu îl identificase pe Sacco atunci când se uitase la el de aproape. Sacco lucrase cândva pentru o scurtă perioadă la fabrica Rice & Hutchins, iar mai mulți angajați își aminteau de el, dar niciunul în afară de Mary Splaine nu a declarat că Nicola Sacco era unul dintre cei prezenți în momentul jafului.

Un singur martor l-a plasat pe Vanzetti la locul incidentului în momentul când a fost comisă crima – ca pasager în mașina tâlharilor. Nimeni nu a sugerat că ar fi tras cu pistolul sau că ar fi fost implicat altfel.

În cuvântul său de încheiere, judecătorul Webster Thayer a pus foarte mult accent pe ceea ce în jargon juridic se numește „conștiința vinovăției” – comportamentul suspect de evaziv al lui Sacco și Vanzetti în timpul interogatoriilor. Oamenii nevinovați, a subliniat Thayer, nu au nevoie să inventeze răspunsuri. Ergo, erau vinovați. Juriul a fost de acord. După cinci ore și jumătate de deliberări, pe 14 iulie 1921, i-a declarat vinovați pe Sacco și Vanzetti. Au fost condamnați la moarte prin electrocutare.

Nu se poate spune că statul s-a grăbit cu execuția. S-au tot făcut apeluri timp de șase ani. Avocații lui Sacco și Vanzetti au depus șapte cereri de

rejudecare pe motiv că judecătorul Webster Thayer a fost părtinitor și că procesul nu a fost echitabil, făcând alte două apeluri și la Curtea Supremă a statului Massachusetts. Toate au fost respinse. În 1925, Celestino Madeiros, originar din Azore, care își aștepta execuția pentru altă crimă, a făcut o declarație. „Mărturisesc că am luat parte la crima de la firma de încălțăminte din South Braintree și că Sacco și Vanzetti nu au avut nicio legătură cu crima respectivă”, a scris el. La interogatoriu, Madeiros a fost destul de vag legat de anumite detalii cruciale ale tâlhăriei din Braintree – de pildă, ora la care a avut loc – și Thayer a respins mărturia pe motiv că este îndoielnică – cum și era, de fapt. De asemenea, Thayer a emis o declarație detaliată de 25.000 de cuvinte în care explica de ce respinsese toate cererile de rejudecare.

Primele proteste furioase au apărut nu în America, ci în Franța. Pe 20 octombrie 1921, ambasadorului Myron Herrick i s-a trimis o bombă într-un pachet ambalat ca un cadou. Printr-un noroc chior, pachetul a fost activat din neatenție de unul dintre puținii oameni din Paris care își puteau da seama ce este de fapt și care ar fi putut să reacționeze în mod corespunzător. Valetul englez al lui Herrick, Lawrence Blanchard, lucrase cu bombe în Primul Război Mondial și a recunoscut zbârnâitul care se auzea din pachet, dându-și seama că era o grenadă de mână Mills. A azvârlit pachetul în baia ambasadorului cu o clipă înainte să explodeze. Explozia a distrus baia și l-a doborât pe Blanchard cu o bucată de șrapnel care i s-a înfipt în picior, dar în rest nu a fost rănit. Dacă ar fi desfăcut pachetul chiar Herrick, în 1927 Lindbergh ar fi fost întâmpinat la Paris de alt ambasador.

Câteva zile mai târziu, altă bombă (posibil detonată accidental) a omorât 20 de oameni la o manifestație de susținere a lui Sacco și Vanzetti. În următoarele două săptămâni au mai explodat bombe și la ambasadele sau consulatele americane din Lisabona, Rio de Janeiro, Zürich și Marsilia.

În America, scriitorii și intelectualii au fost primii care au protestat împotriva condamnării lor – în special romancierii Upton Sinclair și John Dos Passos, nuvelista Katherine Anne Porter, poeta Edna St. Vincent Millay, criticul Lewis Mumford, jurnalistul Heywood Broun și mai mulți membri ai Mesei Rotunde de la Algonquin, printre care și Dorothy Parker și Robert Benchley. Majoritatea fuseseră la un moment dat arestați și acuzați de „vagabondaj și hoinăreală” – infracțiune specifică Bostonului, se pare. În plus, Benchley se jura că l-a auzit pe Thayer lăudându-se la clubul de golf

din Worcester, Massachusetts, că „o să le arate el nenorociților ăloră”, ceea ce a aprins și mai mult spiritele în rândul liberalilor.

Din străinătate curgeau petițiile care cereau rejudicarea cazului. Una avea aproape jumătate de milion de semnături, alta peste 150.000. În toată lumea o mulțime de străzi și cafenele au fost redenumite după cei doi italieni. În Argentina, o marcă de țigări a fost botezată Sacco y Vanzetti, ca și un tangou popular.

Faptul că s-au implicat intelectuali și străini a stârnit mari resentimente în anumite cercuri. Niște muncitori, majoritatea irlandezi, au organizat contrademonstrații la Boston, cerând executarea urgentă a celor doi italieni. Potrivit scriitorului Francis Russell, care în acea perioadă era copil și locuia în Boston, opinia publică era în majoritate împotriva lui Sacco și Vanzetti. În special republicanii din clasa de mijloc credeau că sunt vinovați. Senatorul William Borah din Idaho, președintele Comisiei pentru Relații Externe, a spus că „ar fi o umilință la nivel național, o compromitere nerușinată și lașă a curajului națiunii să dea vreo atenție protestelor unor străini”, pe care îi numea „obraznici și răuvoitori”.

Adevărata răsturnare de situație pentru mulți a fost când judecătorul Felix Frankfurter de la Curtea Supremă, pe atunci profesor de drept la Harvard, s-a interesat de acest caz, devenind convins că Sacco și Vanzetti fuseseră condamnați pe baza unor probe false. Frankfurter și-a detaliat obiecțiile în numărul din martie 1927 al revistei The Atlantic Monthly. „Afirm cu profund regret, dar fără nici cea mai mică teamă că s-ar putea dovedi contrariul că în vremurile moderne părerea judecătorului Thayer rămâne cu siguranță fără egal din punctul de vedere al discrepanțelor dintre ceea ce arată dovezile și ceea ce transmite opinia acestuia”, scria el. „Documentul său de 25.000 de cuvinte nu poate fi caracterizat cu acuratețe decât drept un talmeș-balmeș de citări greșite, denaturări, omisiuni și deformări... Toată declarația sa este literalmente plină de erori care pot fi demonstrate și de un spirit străin exprimării judiciare”.

Frankfurter a dărâmat în mod sistematic și convingător toată argumentația împotriva lui Sacco și Vanzetti, dar descoperirile lui nu au fost bine primite de establishmentul din Boston. Mulți absolvenți de Harvard au cerut să fie demis. Unii colegi și prieteni vechi l-au condamnat. A descoperit că, de fiecare dată când intra într-o încăpere sau într-un restaurant, erau unii care se ridicau și plecau. S-a afirmat că articolul a costat Harvardul un milion de dolari sub formă de donații.

Dar în alte părți furia și sentimentul de nedreptate păreau să se accentueze. Printre cei care au cerut rejudecarea cazului s-a numărat și văduva lui Berardelli. Conservatorul Boston Herald, care anterior susținuse execuția, și-a schimbat părerea după declarația lui Thayer.

Nimeni nu a acordat mai multă atenție cazului decât guvernatorul statului Massachusetts, Alvan T. Fuller. Se pare că Fuller era un om cât se poate de decent. Și-a început viața adultă ca vânzător de biciclete, apoi s-a dus la Paris și a adus cu el două dintre primele automobile importate în America de Nord. Până la urmă a devenit singurul distribuitor de Packarduri din Noua Anglie într-o perioadă când Packardurile erau cele mai bune mașini din țară. Așa a câștigat multe milioane de dolari. Locuia într-un conac din Boston și colecționa lucrări ale unor pictori englezi din secolul al XVIII-lea – mai ales de Gainsborough și Romney. În 14 ani de mandat, nu și-a încasat niciun salariu.

Pe 10 mai 1927 – chiar când au dispărut Nungesser și Coli – lui Fuller i s-a trimis prin poștă o bombă, dar, din fericire, aceasta a fost interceptată și dezamorsată. În aceeași lună, Fuller a numit o comisie formată din trei oameni respectabili – Abbott Lawrence Lowell, președintele Harvardului; Samuel Stratton, președintele MIT; și Robert Grant, un judecător ieșit la pensie – ca să analizeze formal dacă Sacco și Vanzetti avuseseră parte de un proces echitabil și ar trebui să fie executați. Cei trei nu erau deloc tineri. Grant avea 75 de ani, Lowell 71 și Stratton 66.

În același timp Fuller a analizat și el cazul. A citit cap-coadă toate stenogramele. A cerut să i se trimită acasă toate probele concrete – pistoale, gloanțe, articole de îmbrăcăminte – ca să le examineze. I-a convocat și i-a interogat personal pe toți cei 11 jurați care mai erau în viață (unul murise), precum și pe martorii din ambele procese. A petrecut în mod repetat câte 12 – 14 ore pe zi studiind cazul Sacco-Vanzetti.

A discutat de două ori cu Sacco și Vanzetti și chiar și cu bietul Celestino Madeiros, precum și cu unele rude ale lor. Fuller a fost fascinat mai ales de Vanzetti. În închisoare, Vanzetti făcuse un curs de engleză prin corespondență și acum se descurca mult mai bine. În ultimii ani petrecuți în închisoare a scris multe scrisori și eseuri emoționante și elocvente, uimindu-i pe toți cu sensibilitatea și inteligența lui. Avocatul lui Vanzetti, Fred Moore, a spus că nu mai cunoscuse niciodată un om de un asemenea „splendid rafinament”. După prima lor întâlnire, Fuller a ieșit exclamând: „Ce om plăcut!”

În acea zi de iulie în care Lindbergh a vizitat Bostonul, Fuller s-a dus mai întâi la închisoarea din Charlestown ca să se întâlnească cu deținuții. A stat câte 15 minute cu Sacco și Madeiros, dar o oră întreagă cu Vanzetti. Era clar pentru toată lumea că Fuller nu voia să-i execute pe cei doi – și în special pe Vanzetti.

Cam în același timp cu vizita lui Lindbergh, Comisia Lowell, cum i se spunea, a făcut cunoscute concluziile la care ajunsese: Sacco era vinovat fără nicio urmă de îndoială, Vanzetti probabil că era și el vinovat și nu exista niciun motiv pentru a mai amâna execuția. Liberalii s-au înfuriat peste măsură. Heywood Broun a numit-o „crimă legalizată”, scriind: „Nu toți deținuții au bafta să fie electrocuțați chiar de un președinte al Universității Harvard”.

Sacco și Vanzetti nu mai aveau nicio șansă. Pe 3 august, Fuller a anunțat cu mare părere de rău că nu a putut găsi niciun motiv de clemență și că execuțiile trebuie să aibă loc. Sacco și Vanzetti aveau să ajungă pe scaunul electric în următoarea săptămână.

Vestea nu a stârnit chiar atâta rumoare cum ar fi fost de așteptat, iar asta aproape exclusiv din cauză că președintele Coolidge, aflat în îndepărtata Dakotă de Sud, lăsase toată țara cu gura căscată făcând și el un anunț cu totul surprinzător.

## Capitolul 21

Pe 2 august era frig și ploua în Dakota de Sud. Cei aproximativ 30 de membri ai corpului de presă al președinției au aflat cu surprindere că sunt convocați la amiază la liceul din Rapid City pentru un anunț special. Conduși într-o clasă, au fost și mai surprinși să-l găsească pe președintele Coolidge așezat la catedră. Se împlineau patru ani de când murise Warren Harding și Calvin Coolidge preluase funcția de președinte. Cu un aer misterios, Coolidge părea foarte încântat de ceva.

Reporterilor li s-a spus să se așeze în șir. Pe măsură ce trecea fiecare prin fața catedrei, Coolidge le dădea câte o bucățică de hârtie de cinci centimetri pe 20, pe care era scris: „Nu aleg să mai particip la cursa prezidențială din 1928”. Asta a fost tot. Decizia aceasta a luat pe toată lumea prin surprindere. „Nu aş exagera deloc dacă aş spune că criptograma lui Coolidge a căzut ca un trăsnet iscat din senin”, scria Robert Benchley în The New Yorker. Aparent, nici măcar Grace Coolidge, prima-doamnă nu



știa de decizia soțului ei, aflând abia după aceea, de la unul dintre cei care fuseseră de față.

Coolidge nu a scos decât cinci cuvinte la conferința de presă: „A venit toată lumea?” înainte de a începe și „Nu” când a fost întrebat dacă va face alte comentarii legate de anunțul său. Apoi reporterii s-au grăbit să împărtășească această știre întregii lumi. Mesajul conținea zece sau 17 cuvinte, în funcție de felul cum citeai 1928 – ca un singur cuvânt sau ca șapte (părerile erau împărțite) –, dar corespondenții de la oficiul Western Union din Rapid City au transmis aproape 100.000 de cuvinte în ziua aceea și în următoarea.

De ce s-a hotărât Coolidge să nu mai candideze este o întrebare ce alimentează tot felul de speculații de peste 80 de ani. Probabil că au fost multe motive. Nici lui, nici soției sale nu le plăcea Washingtonul, mai ales în timpul verii, când era o zăpușeală istovitoare – de asta a și fost așa de încântat să-și ia o lungă vacanță în 1927. Nici nu se poate spune că avea un program amplu pe care să fi vrut să-l ducă până la capăt. În cazul în care Calvin Coolidge avea să lase ceva în urma lui, era puțin probabil ca încă patru ani de mandat să conteze în vreun fel. De asemenea, Coolidge se pare că a știut cumva dinainte ce avea să se întâmple cu economia. „Bătrânelul meu zice că o să fie o depresiune”, i-a spus Grace Coolidge unei cunoștințe la scurt timp după ce soțul ei și-a anunțat decizia.

Dar mai exista un motiv, neremarcant de nimeni la vremea aceea, care se poate să fi prevalat asupra tuturor celorlalte. Calvin Coolidge suferea de depresie cronică. Cauza era o tragedie în familie pentru care considera că el poartă vina. Cu trei ani înainte, în ultima zi din iunie 1924, cei doi fii ai lui Coolidge, John și Calvin Junior, jucau tenis pe un teren de la Casa Albă. Calvin Junior era încălțat cu niște teniși fără șosete și și-a făcut o bășică la un picior, care s-a infectat. După numai o zi și ceva, avea febră mare și, din când în când, delira. Pe 3 iulie, cu o zi înainte de aniversarea tatălui său, a fost internat de urgență la spitalul Walter Reed.

Coolidge i-a scris tatălui său: „Calvin este foarte bolnav... Și-a făcut o bășică la un deget de la picior și infecția i-a ajuns în sânge. Degetul pare în regulă, dar otrava i s-a răspândit în tot organismul... Bineînțeles că beneficiază de tot ce îi poate oferi medicina, dar este posibil să sufere mult timp de ulcere sau să se facă bine în câteva zile”. Însă peste trei zile băiatul a murit.

Coolidge era președinte de numai 11 luni și ceva și cu două săptămâni mai devreme fusese nominalizat să candideze și la următoarele alegeri. Coolidge și soția lui au fost devastați. Se pare că președintele și-a pierdut orice interes față de treburile statului. „Când a pierit el, puterea și gloria președinției au dispărut și ele”, scria Coolidge mai târziu.

Coolidge era convins că de vină pentru moartea fiului său era numai rolul lui de președinte. În autobiografia lui scria: „Dacă nu aș fi fost președinte, nu s-ar fi ales cu o bășică la deget jucând tenis pe terenul de la Casa Albă și nu ar fi făcut apoi septicemie... Nu știu de ce a trebuit să plătesc un asemenea preț pentru că am ajuns la Casa Albă”. Ultima frază din autobiografia lui Coolidge era ciudat de sinceră: „Costă foarte mult să fii președinte”.

În presa națională, întrebarea legată de anunțul președintelui nu era de ce a hotărât să nu mai candideze, ci de ce a ales o exprimare atât de ambiguă precum „Nu aleg să mai particip”, în loc de mai directă „Aleg să nu mai particip” sau „Am decis să nu mai particip”. Mulți vedeau în asta nu un refuz de a candida, ci aproape contrariul – o disponibilitate reticentă de a se lăsa recrutat dacă asta era voința poporului. Umoristul Will Rogers a exprimat asta succint în populara sa rubrică de ziar:

*Eu cred că declarația domnului Coolidge este cea mai bine formulată acceptare a unei nominalizări exprimată vreodată de un candidat. A stat mult timp cu dicționarul în față până a decis să folosească acest cuvânt, aleg, în loc de nu voi. Nu trebuie să fii mare specialist în politică să-ți dai seama că un om poate obține mai multe voturi candidând la cererea poporului decât la cererea lui. Domnul Coolidge este cel mai șiret politician care a primit vreodată salariu de la stat.*

Cel mai încântat de acest anunț din toată America a fost Herbert Hoover, care considera că el este de departe candidatul favorit la funcția de președinte după Coolidge, chiar dacă restul națiunii era de altă părere. Hoover era în vacanță în pădurile de sequoia din nordul Californiei când s-a aflat vestea și a fost la fel de nedumerit ca și restul lumii de formularea aleasă de Coolidge. „Cuvântul aleg are mai multe conotații în Noua Anglie”, reflecta el mai târziu. „Eu m-am hotărât pe loc să nu spun nimic până nu apuc să am o discuție cu președintele”. Potrivit memoriilor lui Hoover din 1952, a așteptat până în septembrie, când și el, și Coolidge s-au

întors la Washington, deși alte surse afirmă că s-au întâlnit mai devreme. Când în sfârșit s-a întâmplat asta, Hoover, care încerca să se lămurească și poate să obțină un soi de binecuvântare, l-a întrebat pe Coolidge dacă crede că ar trebui să candideze el. La care Coolidge a răspuns doar atât: „De ce nu?”

În cazul în care Coolidge spera în taină că partidul lui îl va implora să nu renunțe, nu s-a întâmplat asta, iar dacă a fost deranjat de acest lucru, nu a arătat-o niciodată. Tot ce se poate spune este că a refuzat să-l susțină pe Hoover sau pe orice alt candidat pe motiv că oamenii ar trebui să hotărască singuri. În plus, imediat după asta a părut după mult timp mai relaxat și chiar mai prietenos.

În mai puțin de două zile își permitea fericit să fie primit în rândul indienilor sioux ca șef de trib onorific, cu numele Womblee Tokaha sau Vulturul Călăuzitor. Pentru această ceremonie a primit în dar o coroană mare de pene, cu care s-a împopoțonat mândru ca să stea de poză. Arăta ridicol, dar și cumva simpatic. Americanilor le-a plăcut la nebunie.

Coolidge era într-o dispoziție așa de bună, încât peste cinci zile a parcurs aproape 40 de kilometri pe un teren dificil până într-un colț uitat de lume ca să inaugureze un proiect aparent nesăbuit în numele unuia dintre cei mai încăpățânați oameni din secolul XX. Proiectul se numea Muntele Rushmore. Iar omul cu pricina era Gutzon Borglum.

Muntele Rushmore era un masiv de granit aflat așa de departe de cărările bătute, încât nimeni nu îl remarcase până în 1885, când un anume Charles Rushmore din New York s-a întâmplat să treacă pe acolo călare și l-a botezat cu numele lui. Ideea unui măreț monument sculptat care să înfățișeze portretele a patru președinți a fost sugerată de un istoric din acest stat, Doane Robinson, în dorința de a atrage turiști în zonă. Avea să fie, potrivit descrierii pompoase a revistei Time, „cea mai mare sculptură făurită vreodată în era creștină”. Ideea era, ca să nu spunem mai mult, excentrică. Proiectul nu avea o sursă sigură de finanțare și absolut niciun fel de susținere din partea guvernului. Nu exista nicio certitudine că va putea cineva să sculpteze un versant de munte, plus că era imposibil de ajuns acolo pe șosea, ceea ce însemna că oricum oamenilor avea să le fie foarte greu să-l vadă.

Un singur om de pe lumea asta avea priceperea și experiența necesare pentru a realiza proiectul, dar acesta era și unul dintre cei mai irascibili, mai

exaltați și mai exasperanți indivizi care au pus vreodată mâna pe un ciocan pneumatic. Și, după cum s-a dovedit, a fost omul cel mai potrivit pentru asta.

În vara anului 1927, Gutzon Borglum avea 61 de ani. Aproape toate amănuntele legate de viața sa trebuie tratate cu o anumită precauție deoarece lui Borglum îi plăcea să le modifice odată cu trecerea timpului. Din când în când afirma că s-a născut în alt an sau în altă lună și adesea își asuma meritul pentru niște lucruri pe care nu le făcuse de fapt. În biografia lui din *Who's Who* a afirmat că este inginer aeronautic. Nu era. Deși se născuse în Idaho, la Marele Lac al Ursului, în 1867, declara uneori, fără vreun motiv aparent, că este din California. A dat două nume de femei care i-ar fi fost mamă, deși aici avea cumva dreptate. Tatăl lui, un mormon de origine daneză, se însurase cu două surori. Una dintre ele l-a născut pe Borglum, dar apoi a abandonat familia, iar cealaltă soră l-a crescut ca pe copilul ei. Voinic și cu un temperament vulcanic, era mereu pus pe harță. „Viața mea”, medita el la un moment dat, „a fost un război cu un singur participant”.

Borglum a crescut mai ales în Nebraska. În tinerețe, a lucrat ca mecanic și ucenic al unui litograf, dar apoi s-a hotărât să se dedice artei. A luat lecții de la o femeie din Los Angeles pe nume Lisa Putnam, cu care s-a și însurat până la urmă, cu toate că era cu 18 ani mai în vârstă decât el. S-au mutat amândoi la Paris, unde Borglum a studiat sculptura (fiindu-i elev și lui Auguste Rodin). Borglum a trăit în Europa 11 ani, după care și-a părăsit soția și s-a întors în Statele Unite, unde s-a impus rapid ca sculptor.

În timpul Primului Război Mondial și, evident, din senin, Borglum a devenit obsedat de ineficiența industriei aeronautice. Fără să fie încurajat sau autorizat de nimeni, a făcut inspecții la mai multe fabrici, în timpul cărora chiar a descoperit unele deficiențe semnificative. Președintele Woodrow Wilson i-a cerut să scrie un raport, iar datorită acestuia Borglum a obținut un birou în clădirea Ministerului Apărării din Washington, DC. Până la urmă Borglum a devenit așa de nesuferit, încât Wilson l-a demis, chiar dacă, de fapt, nu avea nicio funcție din care să fie demis.

Când s-a sfârșit războiul, Borglum le-a convins pe membrele organizației *United Daughters of the Confederacy* să-l lase să sculpteze o scenă înaltă de 120 de metri și lungă de vreo 400 de metri pe versantul masivului Stone Mountain, de lângă Atlanta, închinat eroismului și curajului Confederației. Stone Mountain avea anumite rezonanțe. Aici a fost

refăcută organizația Ku Klux Klan în 1915. Borglum a fost și el o vreme membru al acesteia. Cu sprijin financiar din partea United Daughters, Borglum a făcut o mulțime de pregătiri, dar până la urmă s-a certat cu femeile și și-a luat brusc tălpășița în 1925, lăsând în urmă teancuri de schițe interesante și facturi neplătite. Organizația l-a dat în judecată pentru vandalism și furt, dar Borglum era deja în Dakota de Sud, unde îl invitase Doane Robinson ca să arunce o privire la Rushmore.

Pentru Borglum, a fost dragoste la prima vedere. Rushmore avea un profil nobil și o suprafață durabilă. Geologii estimau că se va eroda într-un ritm nu mai mare de 2, 5 centimetri la o sută de mii de ani. De fapt, această estimare s-a dovedit a fi doar parțial conformă cu realitatea; Borglum avea să fie nevoit să-și folosească foarte mult ingeniozitatea și adaptabilitatea ca să-și îplinească visul.

Bugetul a fost stabilit la 400.000 de dolari, ceea ce includea și un comision de 78.000 de dolari pentru Borglum. Pe lângă sculptura în sine, Borglum se mai gândea și la o monumentală „Sală a Scriptelor” săpată în spatele capetelor președinților, la care să se poată ajunge de jos pe niște trepte maiestuoase. Aceasta avea să găzduiască Declarația de Independență și Constituția.

Sculptarea unui versant de munte ținea mai mult de inginerie și pirotehnică decât de cioplire artistică. Majoritatea trăsăturilor au fost sculptate în stâncă prin magia dinamitei. Chiar și cele mai delicate operațiuni de finisare au fost realizate cu burghie pneumatice. Era o ambiție de proporții uluitoare. Cele patru chipuri care îl întâmpină astăzi pe turist au fiecare circa 18 metri înălțime. Gurile au cinci metri și jumătate, nasurile șase metri. În fiecare orbită ar intra lejer, de-a lungul, o mașină întreagă.

Riscul ca o explozie calculată greșit să-l transforme pe vreunul dintre președinți într-un sfinx fără nas alimenta interesul față de acest proiect, iar faptul că Borglum arăta și se comporta ca și cum i-ar fi lipsit măcar o doagă și că mereu era greu de lucrat cu el a atras constant atenția presei. De fapt, s-au mai făcut și greșeli. În nasul lui Jefferson a apărut o fisură care nu prevestea nimic bun, așa că fața a trebuit să fie „rearanjată” în alt unghi și săpată cu câțiva metri mai adânc în stâncă. Una dintre cele mai mari provocări a fost să se găsească suficiente porțiuni de piatră bună. Orientarea celor patru capete – fiecare privind în altă direcție, cu Jefferson pitit aproape diabolic în spatele lui Washington – a fost dictată de porțiunile cu piatră în care se putea lucra. Cea mai mare parte a feței lui Washington este cu vreo

nouă metri mai în adâncime față de suprafața inițială a muntelui. Fața lui Jefferson este săpată de două ori mai adânc. În total, Borglum și muncitorii lui au înlăturat 400.000 de tone de piatră pentru a crea această compoziție eroică.

Problema cea mai mare era finanțarea. Legislativul strâns la pungă al Dakotei de Sud nu a vrut să dea niciun bănuț pentru acest proiect. Nici sursele private de finanțare nu s-au dovedit a fi cu mult mai generoase. Din cauza asta, lucrările erau întrerupte adesea. Până la urmă, cea mai mare parte a costurilor au fost suportate de guvernul federal, însă chiar și așa lucrarea a fost terminată după 14 ani, durând aproape de două ori mai mult decât ar fi fost necesar. Printre cei care au donat bani s-a numărat și Charles Rushmore, care era acum un avocat bogat la New York; el a trimis 5.000 de dolari.

Drept subiecți, Borglum a optat pentru Washington, Jefferson, Lincoln și – spre consternarea multora – Theodore Roosevelt, care a fost ales, se pare, nu pentru măreția lui, ci pentru că el și Borglum fuseseră cândva prieteni.

În ziua când au fost demarate lucrările, toate acestea erau încă departe. Acum abia se construia un drum, dar mai era cale lungă, ceea ce însemna că publicul, care număra cam 1.500 de persoane, a fost nevoit să urce pe jos vreo trei kilometri pe o potecă abruptă ca să participe la ceremonie. Președintele Coolidge a parcurs această porțiune de drum călare. Era îmbrăcat la costum, dar își pusese pălăria și cizmele de cowboy. Când a ajuns, domnul Coolidge i-a impresionat pe toți cei prezenți bând apă dintr-un căuș folosit de toată lumea. Ca parte a ceremoniilor, inginerii instalaseră explozibili la rădăcina unor copaci înșirați pe traseul pe care venea el și l-au întâmpinat cu 21 de salve de salut. S-au ținut discursuri și s-a înălțat un steag, iar apoi Borglum a fost coborât în coardă pe fața muntelui Rushmore, unde a dat niște găuri cu un burghiu pneumatic. Nu s-a văzut mare lucru din ce a făcut Borglum acolo, dar a reprezentat simbolic începutul lucrărilor și toată lumea a plecat mulțumită.

Borglum și Coolidge s-au înțeles de minune. Borglum intenționa să cioplească sub capetele președinților și o uriașă inscripție, intitulată „Antablamentul”, care să cuprindă în 500 de cuvinte toată istoria Statelor Unite, săpată cu litere atât de mari, încât să se poată citi și de la cinci kilometri distanță. La ceremonia de inaugurare a lucrărilor, Borglum, dintr-un impuls de moment, i-a sugerat lui Coolidge să redacteze textul respectiv, iar acesta a acceptat cu un entuziasm care nu îi stătea în fire.

Coolidge a investit mult timp și efort în această sarcină în următoarele luni, dar, când în sfârșit a trimis textele pe care le compusese, s-a dovedit că acestea, cu toată jena, nu puteau fi folosite. Majoritatea semănau mai mult cu niște schițe școlarești decât cu niște texte bine chibzuite. Iată ce spunea Coolidge despre Constituție: „Constituția – carta uniunii perpetue a oamenilor liberi din state suverane care constituie o guvernare cu puteri limitate – sub conducerea unui președinte, a unui Congres și a unei justiții independente, însărcinate cu garantarea securității pentru toți cetățenii, pentru ca aceștia să se bucure de libertate, egalitate și dreptate în temeiul legii”. S-a renunțat tacit la propunerea de a realiza Antablamentul, spre extrema iritare a lui Coolidge. Dar în vara anului 1927 și astea erau încă departe, iar președintele și Borghlum s-au despărțit prieteni.

Când Coolidge s-a întors la cabana de vânătoare, îl aștepta pe birou un apel la clemență pentru Sacco și Vanzetti. L-a ignorat.

Turneul lui Charles Lindbergh continua. Pe 10 august, a zburat la Detroit, unde Henry și Edsel Ford s-au rupt puțin de proiectarea și testarea noului Model A ca să dea o tură cu Spirit of St. Louis – onoare de care puțini se bucurau. Deși compania lui Ford fabrica avioane, nici Henry, nici Edsel nu mai călcaseră în vreunul până atunci. Pentru că nu existau scaune pentru pasageri, și Henry Ford, ca toți ceilalți pasageri, a trebuit să se așeze pe brațul scaunului lui Lindbergh, cumva ghemuit. Când s-a întors la sol, Henry, umflându-se în pene, s-a lăudat că el „manevrase mașina” o vreme. Întrebat de reporteri cum merge treaba cu mașina cea nouă și secretă, Edsel a spus că lucrurile merg așa de bine, încât mașina este gata să intre în producție. Nu este limpede dacă era optimist sau își făcea iluzii, dar, oricum, se înșela. Producția avea să înceapă abia peste câteva luni.

După o zi de pauză la Detroit, pe care și-a petrecut-o în cea mai mare parte cu mama lui, Lindbergh și-a continuat drumul spre vest, trecând prin Michigan și ajungând în Illinois pe 13 august. Printre cei care au ieșit să-l vadă trecând și poate chiar s-au alăturat mulțimilor strânse în Benton Harbor, unde Lindbergh a făcut o scurtă escală, se poate să fi fost și Wayne B. Wheeler, șeful Ligii Antialcoolice, soția lui și tatăl ei, care erau în vacanță împreună la căsuța familiei Wheeler de la Little Sable Point, pe malul lacului Michigan.

Ceea ce știm este că în seara aceea, în vreme ce doamna Wheeler voia să se apuce de pregătit cina în căsuța de vacanță, soba ei cu ulei a explodat

când a încercat s-o aprindă și femeia a fost improșcată din cap până în picioare cu ulei aprins. Tatăl doamnei Wheeler, care avea 81 de ani, a venit în fugă din camera alăturată și, văzându-și fata cuprinsă de flăcări, a făcut atac de cord. Wayne Wheeler, care se odihnea la etaj, a venit și el imediat. A stins flăcările cu o pătură și a chemat o ambulanță, dar soția lui suferise arsuri prea grave și a murit la spital în cursul nopții. Șocul provocat de această întâmplare a fost mai mult decât a putut suporta Wheeler. La trei săptămâni după aceea, a suferit și el un atac de cord care i-a fost fatal.

După moartea lui Wheeler, Prohibiția și-a pierdut nu doar principalul om care strângea fonduri, ci și spiritul și avântul. În mai puțin de trei ani, Liga Antialcoolică avea să fie așa de strâmtorată, încât filiala sa din Washington urma să renunțe până și la abonamentul la ziar. În mai puțin de șase ani, Prohibiția își dădea duhul.

Pe 18 august, la Cleveland, Ohio, a avut loc un eveniment mai important decât a realizat cineva la vremea aceea, atât din punct de vedere simbolic, cât și practic; asta s-a întâmplat atunci când a fost montată la locul ei și ultima bucată a cadrului de oțel al uriașului Union Terminal. Nu se mai construise niciodată așa ceva. Pe lângă o gară nouă-nouță, complexul încorporează un hotel, un oficiu poștal, un magazin universal, diferite alte magazine, restaurante și o clădire de birouri de 52 de etaje, cea mai înaltă clădire ridicată în America în anul acela (și a doua ca înălțime din toată lumea până ce s-a construit Chrysler Building). Toate părțile componente ale acestui proiect erau fizic interconectate, ceva ce nu se mai realizase niciodată.

Union Terminal nu era remarcabilă numai în sine, ci și datorită celor care au construit-o. Dezvoltatorii erau frații Oris și Mantis Van Sweringen. Dintre toți titanii afacerilor care au activat pe scena americană între 1910 și 1930, niciunul nu a fost mai extraordinar ca aceștia și niciunul nu a căzut mai mult în uitare. Născuți într-o familie de condiție modestă și cu probleme din Cleveland – tatăl lor era un alcoolic care rareori muncea –, au început ca mici dezvoltatori, dar au muncit din greu și și-au diversificat activitatea și în alte domenii până când, în anii '20, au ajuns să se numere printre cei mai bogați oameni din America. Dar erau și, de departe, printre cei mai ciudați.

Nimeni nu știa care este sursa prenumelor lor ieșite din comun. Era evident că părinților lor le plăcuseră sunetele respective și născociseră niște



nume din ele. Cei doi frați erau palizi, mărunței de statură și nedespărțiți. Cum spunea biograful lor, erau „aproape complet dependenți unul de altul”. Locuiau într-un conac cu 54 de camere, dar dormeau unul lângă altul, în două paturi aflate în dormitorul principal. Nu fumau, nu puneau strop de alcool în gură și nu își pierdeau nopțile. Erau de o timiditate aproape patologică. Nu luau parte la viața publică și se fereau să fie fotografiați. Nu și-au botezat niciunul dintre proiecte după numele lor. Nu au participat la ceremonia de la Union Terminal pe 18 august și nici la dineul care a urmat.

Oris era cu trei ani mai mare decât Mantis și gestiona practic afacerile, în timp ce Mantis îi gestiona viața – îi făcea bagajele, avea grijă să nu-i lipsească banii de cheltuială, îi amintea la ce întâlniri trebuie să participe. Oris dormea foarte mult; la el norma era de 12 ore pe noapte. Uneori Mantis mai călărea, dar în rest niciunul din ei nu pare să fi fost interesat de ceva în mod special. Nu plecau niciodată în concediu.

Domeniul lor, numit Daisy Hill, se întindea pe 477 de acri. Casa avea 80 de linii telefonice pentru ca ei să fie permanent în contact cu imperiul afacerilor lor. Printre celelalte camere din casă erau și două sufragerii în care nu a călcat niciodată vreun musafir, o sală de fitness de care nu s-a atins nimeni și 23 de dormitoare în care nu a rămas niciun vizitator. Cei doi frați nu aveau prieteni, cu toate că Mantis s-a îndrăgostit până la urmă de o văduvă pe nume Mary Snow și a avut o relație frumoasă cu ea, pe care a ascuns-o oarecum față de Oris. Un câmp de pe domeniul lor era folosit uneori pentru meciuri de polo, iar și mai rar ca pistă de aterizare. Potrivit biografului celor doi frați, Herbert H. Harwood Jr., Charles Lindbergh a aterizat acolo o dată și l-a luat pe Mantis la o tură cu avionul în timp ce Oris a rămas la sol, făcându-și o mie de griji, dar Harwood nu a precizat când s-a întâmplat asta. Era în vara anului 1927.

Dacă Mantis nu a inventat preluarea unei firme cu capital împrumutat, a devenit în schimb unul dintre primii săi mari maestri. În esență, cei doi frați împrumutau sume mari de bani ca să achiziționeze o companie, apoi utilizau firmele pe care le aveau deja ca garanție pentru a împrumuta și a achiziționa altele. Afacerea lor consta într-o rețea încâlcită de proprietăți interconectate, care la sfârșitul anilor '20 avea 275 de filiale. Aveau așa de multe companii, încât se chinuiau să inventeze nume originale pentru toate, așa încât, de pildă, dețineau o Cleveland Terminals Building Company, o Terminal Building Company și o Terminal Hotels Company. Au cumpărat Nickel Plate Railroad cu 8, 5 milioane de dolari, dar nu au investit decât

355.000 de dolari din banii lor – și ăștia împrumutați de la Guardian Bank of Cleveland (care până la urmă a dat faliment fără să primească niciun bănuț înapoi). Construiseră acest colos cu o investiție personală de nici 20 de milioane de dolari, aproape toți împrumutați. Nimeni nu se pricepea mai bine ca frații Van Sweringen să facă achiziții prin împrumut.

Totuși, adevărata pasiune a lui Mantis erau căile ferate. Acest domeniu era incredibil de fragmentat: în 1920, în America erau aproape 1 100 de companii feroviare. Multe linii ferate erau practic în pustietate și nu acopereau distanțe prea mari, fie pentru că orașelele sau industriile de pe traseul lor nu s-au mai dezvoltat conform așteptărilor, fie deoarece constructorii inițiali nu au reușit să extindă liniile până la principalele metropole. Lake Erie & Western acoperea distanța dintre Sandusky, Ohio, și Peoria, Illinois; Pere Marquette se învârtea bezmetic prin nordul Vestului Mijlociu, de parcă tot căuta un lucru pe care îl rătăcise. Aceste companii feroviare uitate de lume – „orfane”, cum le spuneau cei de meserie – erau în general destul de ușor de cumpărat și frații Van Sweringen făceau asta cu entuziasm. Le plăcea la nebunie să cumpere căi ferate.

În mai puțin de opt ani cei doi construiseră al treilea cel mai mare imperiu feroviar din țară. În 1927 controlau aproape 50.000 de kilometri de șine, cam 11% din totalul la nivel național, pe rute care se întindeau de la Oceanul Atlantic până la Salt Lake City. Odată cu acestea, au achiziționat și depozite, feriboturi și complexul hotelier Greenbrier din Virginia de Vest. În perioada lor de vârf, aveau 100.000 de angajați și active în valoare de două-trei miliarde de dolari. Averea lor personală era estimată la aproximativ 100 de milioane de dolari – deși cu zece ani înainte nu aveau aproape nimic.

În vreme ce își construiau imperiul, schimbau și lumea – discret, dar semnificativ. Într-un loc numit Turkey Ridge, în apropiere de Cleveland, au construit de la zero un orașel nou-nouț, pe care l-au botezat Shaker Heights. Acesta a fost primul oraș planificat din America, iar astfel a devenit modelul după care s-au construit aproape toate celelalte suburbii. Cam la fel, și complexul Union Terminal prefigura mallul american modern.

Din păcate, imperiul lor era în esență un triumfi răsturnat. Dacă o parte a sa aflată la bază ceda, se năruia toată șandramaua – și chiar asta s-a întâmplat. Deși la vremea aceea nu aveau de unde să știe, finalizarea complexului Union Terminal de pe 18 august era, din toate punctele de vedere, apogeul carierei lor.

Atunci când a început Marea Depresiune, ei erau extrem de expuși. Aproape toți banii lor erau băgați în căi ferate și imobiliare – două dintre cele mai vulnerabile domenii în care puteai investi – și acestea erau oricum întinse la maximum. Cumpăraseră acțiunile companiei Missouri Pacific cu 101 dolari, dar la începutul anilor '30 se vindeau cu 1, 50 dolari bucata. Nu au fost capabili să plătească obligațiunile la termen sau dobânda la banii împrumutați. Missouri Pacific și Chicago & Eastern Illinois au dat faliment, târând tot eșafodajul precar după ele în prăpastie.

În cele din urmă, nimeni nu a personificat mai bine nechibzuința și grandomania anilor '20 decât frații Van Sweringen. Stresul și dezamăgirea i-au venit de hac lui Mantis, care a murit de stop cardiac în 1935, la vârsta de 54 de ani. Oris a stat alături de el în ultimele 90 de minute din viața sa. Mantis era conștient, dar nu au schimbat nicio vorbă. Averea lui Mantis a fost evaluată la 3 067, 85 dolari, din care jumătate o reprezentau șapte cai. Pierdut fără fratele său, Oris a murit și el peste 11 luni și zece zile tot de stop cardiac. Averea lui valora și mai puțin decât a fratelui său.

Au fost îngropați într-un mormânt comun, în cimitirul Lake View din Cleveland. Pe piatra funerară sunt gravate numele lor, datele nașterii și ale morții și dedesubt un singur cuvânt: „Frați”.

## Capitolul 22

Zborurile peste Atlantic încununate de succes ale avioanelor America, Columbia și Spirit of St. Louis au avut un efect galvanizant – deși nu mereu complet realist – asupra așteptărilor privind viitorul aviației.

Aproape instantaneu oamenii au început să viseze la tot felul de aplicații practice ale faptelor eroice din vara aceea. La Paris, Charles Levine a atras pentru scurt timp atenția reporterilor anunțând că va lansa un serviciu regulat de transport aerian pentru pasageri între America și Europa și că va investi în această afacere două milioane de dolari din buzunarul lui. Nu a explicat cum avea să-i transporte pe pasageri în siguranță în ambele direcții când încă nu exista niciun avion capabil să traverseze oceanul spre vest. Ca atâtea alte planuri ale lui Levine, și acesta a fost curând dat uitării.

Edward R. Armstrong, un inginer de origine canadiană, a abordat problema din direcția opusă. În loc să încerce să crească autonomia și capacitatea de încărcare ale avioanelor, ideea lui era să scurteze distanțele pe care trebuiau să le parcurgă acestea construind o serie de piste de

aterizare plutitoare – în total opt – la intervale de 560 de kilometri de-a latul Atlanticului. Aceste „hidrodromuri” ar fi avut fiecare o lungime de 335 de metri și o greutate de 50.000 de tone, fiind ancorate de fundul oceanului cu niște cabluri de oțel. Pe toate ar fi fost restaurante, magazine de cadouri, baruri și balcoane. Unele urmau să aibă și hoteluri. Fiecare platformă ar fi costat șase milioane de dolari. O călătorie de la New York până la Londra, calcula Armstrong, putea dura cam 30 de ore.

Armstrong a înființat Armstrong Seadrome Development Company în 1927 și, încetul cu încetul, și-a făcut rost de finanțare. Pe 22 octombrie 1929, a anunțat că plănuiește să înceapă lucrările în 60 de zile. Din păcate, s-a nimerit să fie tocmai săptămâna în care s-a prăbușit bursa și sursele lui de finanțare s-au evaporat. Armstrong a mai încercat ani de-a rândul să-și lanseze proiectul, scăzând numărul platformelor la cinci și apoi la trei, pe măsură ce avioanele deveneau tot mai puternice. Până la urmă, evident, nu a mai fost nevoie de ele și visul lui nu s-a mai materializat niciodată, dar hidrodromurile sale au fost sursa de inspirație pentru platformele petroliere maritime moderne. Armstrong a murit în 1955.

În anii '20 două milioane de oameni traversau anual Atlanticul cu vaporul, așa că exista o uriașă piață potențială pentru pasagerii transporturilor aeriene. Din perspectiva omului modern, mereu presat de timp, traversarea oceanului pare fascinantă și romantică, dar aceasta dura foarte mult timp, era neplăcută pe vreme rea și uneori foarte periculoasă. Ceața era un pericol frecvent și foarte temut pe vremea când încă nu se inventase radarul. Majoritatea vapoarelor au fost cât pe ce să se ciocnească de foarte multe ori. „Asta se întâmpla în vestul oceanului mult mai des decât aflau pasagerii”, scrie John Maxtone-Graham în *The Only Way to Cross*. Se produceau coliziuni destul de frecvent. Pe 15 iulie 1927, tocmai când prin apropiere trecea Leviathan, care ducea acasă pe Byrd și echipa lui, pachebotul Veendam al companiei Holland America a lovit – sau mai degrabă a trecut prin – un cargobot norvegian, Sagaland, nu departe de Nantucket, la 4.40 dimineața. Sagaland s-a scufundat rapid, murind și un om. Veendam nu a fost avariat grav și nimeni de la bord nu a fost rănit. Cu toate acestea, acest incident a reamintit cât de periculoasă poate fi o călătorie pe ocean, căci vasele se ciocneau chiar și pe vreme bună.

Din toate aceste motive, scurtarea chiar și cu o zi a traversării oceanului era o perspectivă ademenitoare, ceea ce explică de ce, pe 1 august, Clarence Chamberlin a acceptat o invitație din partea United States Lines și a urcat

din nou la bordul Leviathanului cu intenția de a încerca să decoleze cu un avion de pe puntea superioară. Fusese improvizată o pistă șubredă, lungă de 35 de metri, pentru a facilita lansarea, dar nimeni nu știa dacă va fi suficientă. Niciun avion nu mai decolase vreodată de pe o navă aflată în largul mării și până și Chamberlin credea că are foarte puține șanse de reușită. Cu puțin timp înainte de decolare, cineva l-a întrebat dacă știe să înoate. Rânjind strâmb, Chamberlin a recunoscut că nu știe.

Din fericire, nici nu a fost nevoie. Într-un interval de acalmie dintre două furtuni, Chamberlin a urcat într-un biplan Fokker și a țâșnit pe pista scârțâitoare, plonjând în gol cu suficientă viteză și portanță ca să rămână în aer. A dat ocol vaporului, a făcut cu mâna și s-a îndreptat spre Teterboro, New Jersey, unde a livrat 900 de scrisori și colete poștale și a stat timid să i se facă poze. Inspirați de exemplul lui Chamberlin, proprietarii noii nave de pasageri Île-de-France, lansată chiar în anul acela, au instalat o catapultă capabilă să lanseze în aer un avion cu șase pasageri de pe o pistă mai scurtă, iar timp de câțiva ani pasagerii mai curajoși, bogați și grăbiți puteau ajunge la țărm cu vreo zi mai devreme decât ceilalți.

La începutul lui august, Charles Lindbergh se apropia de sfârșitul celei de-a doua săptămâni a lungului său turneu prin America. Până în momentul acela avusese o singură problemă, dar destul de serioasă. După Boston plecase mai departe, spre Portland, Maine, dar nu putuse ateriza din cauza ceții. A zburat în cerc vreo două ore, dar apoi, pentru că i se cam termina combustibilul, a trebuit să caute un loc unde să aterizeze în siguranță. S-a separat de un avion care îl escorta și a aterizat forțat în Old Orchard Beach, Maine. Din fericire, un bărbat pe nume Harry Jones le oferea turiștilor de pe plajă zboruri de agrement – este posibil să-i fi spus cineva despre asta lui Lindbergh înainte să decoleze, pentru orice eventualitate – și Jones avea un hangar cu scule, lăsându-l bucuros pe Lindbergh să-l folosească.

Aproape instantaneu s-au strâns o mulțime de gură-cască, imediat ce s-a dus vorba că Lindy aterizase pe plajă. Oamenii se apropiau de hangar și îl priveau lucrând. „Nu s-a uitat deloc la mulțime și nici nu a dat semne că se știe privit”, scria o tânără pe nume Elise White, care a fost de față. Până ce a terminat Lindbergh de meșterit la avionul lui, se strânseseră așa de mulți oameni, că a avut nevoie de un megafon ca să li se adreseze. I-a rugat să facă loc ca să poată pleca, dar ei s-au îmbulzit și mai tare, ca să vadă avionul mai de aproape, „și el a aruncat megafonul, dezgustat”, povestea

domnișoara White, ușor surprinsă. Charles Lindbergh nu era deloc așa cum citiseră.

Nu e greu de înțeles frustrarea lui Lindbergh. Avionul lui era un instrument sensibil și era tot timpul îngrijorat să nu-l strice vreun gură-cască mai neghiob. Firește că Lindbergh se oripila când vedea că oamenii pun mâna pe avionul lui, că se reazemă de el sau că trag de părțile mobile. Acum efectiv a fugit de ei. Când lumea a început să se îmbulzească, el a urcat în avion în doi timpi și trei mișcări și a pornit pe plajă, sperând că oamenii or să se dea la o parte din calea lui. Din fericire, i-au făcut loc. Lindbergh a rulat până la celălalt capăt al plajei, a virat împotriva vântului și a accelerat. „A rulat lin pe nisip și aproape imediat – după numai o sută de metri – s-a desprins de sol”, scria domnișoara White. „S-a înclinat, a cotit prin înclinare și s-a întors, trecând la joasă înălțime pe deasupra plajei, apoi s-a înălțat ca o pasăre argintie pe fundalul cerului albastru”. 30 de minute mai târziu era în Portland, dând piept cu alte hoarde de oameni a căror dorință supremă era să se îngrămădească în jurul lui și al avionului său iubit.

Este imposibil de imaginat cum trebuie să-i fi fost lui Charles Lindbergh în vara aceea. Din clipa în care pleca din cameră, dimineața, era încontinuu atins, înghiontit, înnebunit. Fiecare om de pe lumea asta ce reușea să ajungă îndeajuns de aproape de el voia să-i strângă mâna ori să-l bată cu palma pe spate. Nu mai avea deloc viață privată. Cămășile pe care le trimitea la spălătorie nu mai ajungeau niciodată înapoi. În bucătărie era bătaie pe oasele de pui și șervețelele lăsate pe farfuria din care mâncase. Nu putea nici măcar să iasă la plimbare ori să intre într-o bancă sau într-o farmacie. Dacă intra într-o toaletă, se țineau și alții după coada lui. Cecurile scrise de el nu erau încasate aproape niciodată; cei care le primeau preferau să le pună în ramă. Nimic în viața lui nu era normal și nici nu erau șanse ca asta să se mai îndrepte vreodată. După cum descoperea Lindbergh, era mult mai amuzant să devii celebru decât să fii celebru.

În turneul său avea 69 de opriri unde rămânea peste noapte și 13 escale scurte, locuri în care Lindbergh rămânea doar cât să salute oficialitățile și să spună câteva cuvinte, dar fără să piardă vremea prea mult. De asemenea, la cerere, a mai zburat pe deasupra altor câteva zeci de orașe, dar numai dacă erau de acord să scrie cu vopsea numele localității pe un acoperiș, ca să fie și spre folosul altor aviatori. Deasupra comunităților unde nu putea ateriza arunca manifeste pe care scria:

*Salutări. Din cauza timpului limitat și a turneului foarte lung prin Statele Unite în care mă aflu acum pentru a stimula interesul populației față de aeronautică, Spirit of St. Louis nu poate ateriza în orașul dumneavoastră. Totuși, vă trimit acest mesaj lansat din aer prin care ne exprimăm sincera apreciere pentru interesul dumneavoastră față de acest turneu și față de promovarea și dezvoltarea aeronautică comercială în Statele Unite.*

După care îi îndemna pe toți cetățenii, cu titlul de urgență națională, să contribuie la „înființarea unor aeroporturi și a altor asemenea infrastructuri”, pentru ca Statele Unite să-și poată ocupa „locul care i se cuvine”, cel de lider mondial în domeniul aviației comerciale.

De la bun început a fost întâmpinat peste tot de o organizare haotică. Privitorii entuziasmați și chiar și membrii comitetelor oficiale de întâmpinare tindeau să alerge înaintea avionului în timp ce acesta încă rula pe pistă. Asta îl scotea din minți pe Lindbergh. Odată văzuse un om tăiat în două de o elice care se învârtea. Pentru că nu avea vizibilitate spre înainte, de fiecare dată ateriza literalmente orbește. Cel puțin de două ori – în Kansas City și în Portland, Oregon – nu a putut ateriza la destinație din cauza mulțimilor de pe pistă, fiind nevoit să coboare pe vreun ogor din apropiere. În alte locuri, bateriile de tunuri care trăgeau salve de salut în onoarea sa scoteau nori de fum ce îi diminuau și mai mult vizibilitatea. Una peste alta, avea de înfruntat mai multe pericole zburând prin America decât întâmpinase în timpul zborului său spre Paris.

Ca să se respecte programul, Lindbergh era adesea purtat în viteză cu mașina pe ruta paradei, lucru care îi dezamăgea pe spectatori și îl alarma pe Lindbergh, pentru că și aici privitorii tindeau să intre pe carosabil ca să vadă mai bine.

O zi tipică pentru Lindbergh a fost vizita lui la Springfield, Illinois, de pe 15 august, unde a ajuns imediat după prânz, venind de la Chicago via Mooseheart, Aurora, Joliet și Peoria. În intervalul de o oră și 40 de minute cât a fost la sol în Springfield, Lindbergh a făcut următoarele lucruri: a ținut un scurt discurs pe aerodrom, le-a fost prezentat unui număr de aproximativ o sută de oficialități, a fost invitat să admire și să treacă în revistă Unitatea 106 Cavalerie din Illinois și urcat într-o decapotabilă cu care a gonit opt kilometri pe lângă 50.000 de oameni care fluturau steaguri, a depus o coroană la mormântul lui Abraham Lincoln și a fost dus la arsenalul din localitate, unde i s-a dăruit un ceas de aur și a fost copleșit cu o avalanșă de

discursuri dezlânate și sforăitoare. Iată o mostră din omagiul pompos pe care i l-a adus primarul J. Emil Smith:

*În vreme ce naviga prin argintul acelor zori de vară, stelele priveau cu o încântare încremenită, văzând un fiu al pământului călărind voinicește pe spinarea aerului, tovarăș al norilor, al vântului și al valului înspumat. Iar pe măsură ce se apropia de ținta lui, soarele, marea și imensele spații neîngrădite îl salutau ca pe un învingător și îi cântau: „Bravo!”*

Singurul lucru prin care scala la Springfield a diferit puțin de toate celelalte a fost că Lindbergh cunoștea foarte bine locurile: acesta fusese unul dintre aerodromurile cu care lucrase în perioada când livra poșta par avion. Ba chiar el fusese cel care alesese locul aerodromului cu un mai mult de 15 luni în urmă.

În concluzie, primarul a anunțat că aveau să redenumescă aerodromul „Lindbergh”, în onoarea lui – ironie care nu avea cum să-i fi scăpat tânărului Charles de vreme ce cu numai un an înainte cetățenii orașului Springfield respinseseră cu un număr covârșitor de voturi propunerea de a se construi aici un aerodrom decent. Dacă aveau cât de cât un aerodrom, asta se datora exclusiv camerei de comerț din localitate, care a asigurat cea mai mare parte a fondurilor necesare pentru a oferi orașului infrastructura de bază.

După festivități, Lindbergh a fost dus rapid înapoi la avionul care îl aștepta, trebuind să plece mai departe, spre St. Louis, unde a luat-o de la capăt cu prezentările, mulțimile și încă un banchet, mai pe seară. Lindbergh era non-stop sub o asemenea presiune când era la sol, încât zborurile dintre orașe i se păreau cea mai odihnitoare parte a turneului său, iar uneori introducea în itinerar câte un ocol amplu numai ca să mai aibă parte de un pic de liniște. Atunci când putea – deasupra unor lacuri, de pildă, sau când terenul era plan –, zbura adesea la numai vreo patru-cinci metri altitudine, ceea ce intensifica senzația de viteză și creștea adrenalina, dar îi reducea la zero marja de redresare dacă ceva nu mergea bine. Avea voie să-și ia liber două zile pe săptămână, care trebuie să fi fost o adevărată binecuvântare pentru el, însă chiar și atunci era departe de casă și însoțit mereu de oameni pe care nu îi cunoștea.

Charles Levine era acum singurul dintre cei care traversaseră Atlanticul pe calea aerului ce mai rămăsese în Europa și nu părea să dea semne că are



de gând să se întoarcă prea curând acasă. Și-a băgat nasul peste tot până ce s-a sfârșit vara. S-a dus în Italia, unde s-a întâlnit cu papa și a declarat că Mussolini este cel mai mare om de stat din toată lumea. Întorcându-se la Paris, a ajuns subiect de presă pentru că s-a luat la bătaie cu alt american undeva pe lângă Operă. „Nu l-am mai văzut niciodată în viața mea, dar m-a insultat, așa că m-am luat de el”, a zis Levine. „Pe vremuri am fost boxer”, a adăugat el cu subînțeles. Motivul acestui acces de furie nu a fost lămurit niciodată, dar se zvonea că era vorba despre o femeie.

Levine a mai anunțat că plănuiește să zboare spre casă cu Maurice Drouhin, unul dintre cei doi piloți francezi al căror record pentru anduranță îl doborâseră Chamberlin și Acosta în aprilie cu avionul lui Levine. Asta avea să fie o provocare foarte interesantă de vreme ce Drouhin nu știa engleză și Levine nu vorbea boabă de franceză. Levine a anunțat de mai multe ori niște date la care ar fi fost planificată decolarea, dar toate s-au dus așa cum au venit. Apoi, brusc, la sfârșitul lui august, Levine și-a luat avionul din hangarul de pe Le Bourget și a decolat cu el. La câteva ore după aceea, funcționarii de la aerodromul Croydon din Londra au văzut cu uimire avionul apropiindu-se într-un mod ce părea clar neregulat. Columbia era un avion celebru, așa că l-au recunoscut de îndată, dar era evident că pilotul, oricine ar fi fost el, era fie incompetent, fie rănit. Asta i-a cam alarmat: Croydon era un aeroport aglomerat, cu zboruri de pasageri regulate spre Paris și spre alte destinații, iar controlorii de trafic aerian nu aveau decât mijloace limitate de a alerta alte avioane să se ferească. Columbia a dat ocol aeroportului de patru ori, o dată fiind cât pe ce să se izbească de turnul de control.

În cele din urmă, când să aterizeze, a început coborârea într-un unghi abrupt și nepotrivit, izbindu-se așa de tare de sol, încât a ricoșat înapoi în aer, după care s-a trântit iarăși greoi de pământ, mai rulând o vreme, până ce s-a oprit. Din el a ieșit Charles Levine, cu un rânjel până la urechi. Era prima dată când zburase singur. S-a aflat că parcursese cu 200 kilometri mai mult decât era nevoie ca să ajungă până acolo. Levine a zis că așa îi venise lui chef, să zboare singur. Totuși, la scurt timp după aceea, la Londra a ajuns vestea că Levine fugise chiar înainte să primească o citație de la Drouhin, care se plângea cu amărăciune că acesta îi datora 80.000 de franci, adică tot salariul. Administratorul hangarelor de pe Le Bourget a declarat că nici el nu fusese plătit. Evident, Levine nu îi spusese nici soției că avea să o lase la Paris. (Căsnicia lor nu a mai durat mult după vara aceea.)

Ca să nu fie arestat, Levine a trebuit să-și ia un angajament formal că niciodată, în niciun fel de circumstanțe, nu va încerca să mai survoleze teritoriul Marii Britanii. Însă Levine era de nestăpânit, căci peste doar câteva zile a anunțat că plănuiește un nou zbor transatlantic, de data asta cu plecare de pe aerodromul Cranwell din Lincolnshire, împreună cu căpitanul Walter Hinchliffe, un pilot cu experiență al Imperial Airways. În zilele care au urmat, Levine s-a contrazis încontinuu – ba că el și Hinchliffe aveau să zboare către America spre vest, peste Atlantic, ba că se vor îndrepta către est, traversând Asia și nordul Pacificului. Până la urmă, nu s-au mai dus nicăieri și ziarele și-au pierdut interesul față de amândoi.

Până la urmă Drouhin și-a primit o parte din bani, dar nu s-a bucurat prea mult timp de ei. A murit în anul următor, într-un accident de avion, în timpul unui zbor de probă, la Orly. Nici lui Hinchliffe nu i-a mers mai bine. A dispărut cam în aceeași perioadă, în timp ce încerca să traverseze Atlanticul însoțit de o femeie.

După ce Atlanticul a fost cucerit, toți și-au îndreptat atenția spre Pacific – mai exact, spre provocarea reprezentată de cei 3 800 de kilometri de pustiu care se întindea între California și Hawaii. Imediat după zborul lui Lindbergh, James D. Dole, originar din Massachusetts, care a făcut avere cultivând și făcând conserve de ananas în Hawaii, a lansat o nouă provocare, ce avea să fie intitulată Dole Pacific Race, cu un premiu de 35.000 de dolari. Evenimentul lui Dole trebuia să fie o întrecere propriu-zisă, toți concurenții decolând în același timp (pe cât posibil) de pe aerodromul municipal din Oakland, California. Cursa a fost programată în august, dar a fost depășită de evenimente cu mult înainte de acea dată. Pe 29 iunie, doi aviatori americani au reușit să zboare cu un Fokker din Oakland până în Oahu în 26 de ore. Era o realizare extraordinară – trebuia să fii un foarte bun navigator ca să nimerești Hawaii – și cei doi piloți, locotenenții Lester J. Maitland și Albert F. Hegenberger, merită să fie amintiți, dar, din nefericire, la vremea aceea nu prea au fost băgați în seamă pentru că succesul lor s-a suprapus cu momentul în care comandorul Byrd și echipa lui amerizau forțat la Versur-Mer. La două săptămâni după zborul lui Maitland și Hegenberger, alți doi piloți, Ernest Smith și Emory Brontë, au zburat și ei din Oakland până în Hawaii – deși abia au izbutit să ajungă. Rămăși practic fără strop de combustibil, au aterizat forțat într-un copac pe Molokai, dar au scăpat teferi. Făcuseră cu 14 minute mai puțin decât

Maitland și Hegenberger. Așa că pe 16 august, când a început cursa lui Dole, concurenții nu prea mai aveau ce să demonstreze.

Ideea de întrecere a crescut foarte mult riscurile. Piloții erau presați să decoleze indiferent dacă avionul lor era sau nu pregătit, iar apoi să forțeze avioanele până la limită pentru a-i întrece pe alții care, pe bună dreptate, se presupunea că făceau același lucru. O cursă – mai ales una foarte mediatizată, cu un premiu consistent – tindea să atragă aviatori care erau mai degrabă entuziaști decât pricepuți. Hawaii era o țintă de dimensiuni foarte mici într-un ocean imens, iar pentru a o atinge chiar și cei mai experimentați piloți trebuiau să se întrecă pe sine. Tot acest proiect parcă invita dezastrul – și rezultatul a fost într-adevăr dezastruos.

Trei concurenți s-au prăbușit înainte de a ajunge în Oakland, pierzându-și viața. Un alt avion s-a prăbușit în mare pe când se apropia de aerodromul din Oakland; cei doi ocupanți ai săi au scăpat fără răni grave, dar avionul nu a mai putut fi recuperat. Altui avion nu i s-a permis să plece după ce a devenit clar că pilotul nu știa cât combustibil îi trebuia ca să ajungă în Hawaii și nici măcar nu avea un rezervor suficient de mare. Era evident că mai mulți dintre concurenții care își făceau mari speranțe se puneau singuri în pericol.

Până în ziua întrecerii, numărul avioanelor înscrise în cursă scăzuse la opt, iar patru dintre ele au fost respinse înainte de decolare sau întoarse din drum la scurt timp după aceea. Dintre cele patru avioane care au zburat deasupra oceanului, numai două au ajuns până în Hawaii și alte două s-au pierdut pe drum. În unul dintre avioanele care nu au mai fost văzute niciodată se afla o profesoară frumușică de 22 de ani din Flint, Michigan, pe nume Mildred Doran, care nu era pilot, ci doar îi însoțea pe alții ca să sporească fascinația și interesul presei. Când s-a aflat că șase persoane, printre care și domnișoara Doran, erau date dispărute, un pilot pe nume William Erwin a decolat din Oakland, plecând în căutarea lor, dar a dispărut și el. S-a organizat o amplă acțiune de căutare – cea mai amplă din istorie, se spunea –, în care erau implicate 39 de nave de război și 19 nave civile, dar totul a fost în zadar. Marina Militară a raportat, cam cu jumătate de gură, că a consumat 383 550 de galoane de combustibil pentru a-i căuta pe aviatorii dispăruți. În total, zece persoane și-au pierdut viața în cursa lui Dole. Toată această acțiune a fost foarte criticată. Byrd a considerat-o „pripită și prost gândită”, iar mulți au fost de aceeași părere.

În ciuda dezastrului din timpul întrecerii lui Dole, au început brusc să apară pretutindeni oameni care anunțau că vor face tot felul de zboruri îndrăznețe și riscante. Paul Redfern, fiul decanului de la Benedict's College, o școală pentru studenți de culoare din Columbia, Carolina de Sud, a anunțat că plănuiește să zboare de la Brunswick, Georgia, până la Rio de Janeiro cu un avion Stinson Detroiter. Redfern nu prea avea stofă de erou. Fusesse nebun după avioane de când se știa – în așa măsură, încât adesea purta o cască de aviator cu ochelari de protecție chiar și atunci când era la sol, văzându-și de treburile lui obișnuite de zi cu zi –, dar făcuse studii de muzică. Experiența sa ca pilot consta în vreo doi ani de cascadorii pe la bâlciuri și o perioadă în care lucrase pentru stat, căutând din avion alambicuri ilegale. Era de-o seamă cu Lindbergh, mărunțel și slăbuț (cântărea doar 49 de kilograme) și părea stresat – dar avea și de ce. Se angaja să zboare 7 400 de kilometri – mai mult decât oricine până atunci – peste ocean și junglă, până într-un ținut pentru care nu existau hărți și buletine meteo pe care să se poată baza.

Și-a făcut bagajele de parcă nu se aștepta nicio clipă să reușească. Și-a luat la el unelte de pescuit, pușcă și muniții, chinină, plase de țăntari, trusă chirurgicală, bocanci de rezervă și multe altele care nu i-ar fi fost de folos decât dacă ar fi aterizat forțat în junglă. Pentru nevoile pe termen scurt și-a pus la pachet 20 de sandviciuri, doi litri de cafea, jumătate de kilogram de ciocolată cu lapte și șapte litri și jumătate de apă. Pe 25 august a decolat.

Specialiștii în aviație citați de Associated Press au afirmat că urma să-i ia cel puțin 60 de ore ca să ajungă la Rio. S-a rătăcit încă înainte să treacă de Caraibe și a aruncat un mesaj pe un cargobot norvegian, Christian Krohg, cerând indicații. Mesajul a ricoșat de pe punte și a căzut în mare, dar, în mod uimitor, un marinar norvegian a sărit în apă după el și l-a recuperat. Mesajul era următorul: „Îndreptați nava spre cel mai apropiat uscat, fluturați un steag sau o basma câte o dată pentru fiecare 100 de mile. Mulțam, Redfern”.

Nava i-a făcut acest serviciu și, cu un salut scurt, Redfern a plecat. Nu l-a mai văzut nimeni de atunci, deși mulți ani după aceea unii misionari și alții care au ajuns în inima Guyanei Olandeze au tot povestit despre un alb care trăia printre indieni. Potrivit acestor relatări, indienii îl tratau pe individ ca pe un zeu deoarece le căzuse din cer. Se zicea că albul își luase și o nevastă și acum trăia mulțumit în mijlocul băștinașilor. Mai multe expediții au răscolit jungla în încercarea de a-l găsi pe Redfern. Cel puțin doi oameni

și-au pierdut viața în timpul căutărilor, dar nici urmă de Redfern. În 1938, la cererea soției lui – adică a femeii despre care se știa sigur că era soția lui, din America –, un tribunal din Detroit l-a declarat oficial decedat.

La fel de puțin probabil, dar, ca prin minune, încununat de succes a fost un zbor realizat de Edward F. Schlee, un om de afaceri din Detroit, și de William S. „Billy” Brock, un fost pilot care lucrase la poșta aeriană, vesel și foarte grăsunel. Ei și-au propus să doboare recordul stabilit cu un an înainte de alți doi tipi din Detroit, care au făcut înconjurul lumii în 28 de zile, 14 ore și 36 de minute călătorind cu avioane, trenuri și vapoare, dar de data aceasta ei intenționau să zboare tot drumul.

Schlee, fiul unor imigranți germani, lucrase ca inginer pentru Henry Ford, dar în 1922 a plecat de la Ford și și-a deschis o benzinărie. Apoi încă una. În mai puțin de cinci ani avea peste o sută de benzinării. În plus, deținea și o micuță companie aeriană numită Canadian American Airways, prin intermediul căreia l-a angajat pe Brock. În vara lui 1927 Schlee avea 39 de ani, Brock 31. Brock fusese deja subiect de știri în vara aceea pentru că zburase ca vântul între Detroit și Black Hills ca să-i ducă alt colie lui Grace Coolidge, soția președintelui, după ce câinele ei fugise.

Deși nici Brock, nici Schlee nu aveau deloc experiență în ceea ce privește zborurile pe distanțe mari, și-au fixat țelul ambițios de a face înconjurul lumii în doar 15 zile. Avionul lor era un Stinson Detroiter cu motor Wright Whirlwind. Au decolat la o zi după Redfern, iar în următoarele două săptămâni și jumătate isprăvile lor au captivat atenția lumii – în mare parte pentru că acționau tot timpul la limita extremă a competenței lor, ceea ce ținea publicul cu sufletul la gură. Au reușit să traverseze Atlanticul – realizare remarcabilă în sine, desigur –, dar habar nu aveau unde sunt când au ajuns pe celălalt țărm. Trecând pe deasupra unei plaje pline de turiști aflați în vacanță, au aruncat un mesaj, întrebând cum se cheamă localitatea. Serviabil, un bărbat a scris „SEATON” cu un băț în nisip și a arătat cu mâna spre un steag britanic care flutura pe promenadă. După ce au aflat unde sunt, s-au îndreptat spre Londra, unde au avut parte de o primire triumfală. Au decolat de pe Croydon cu doar câteva ore înainte să ajungă Levine, cam bezmetic, de la Paris, apoi, în etape, au traversat Europa până la Istanbul, după care au continuat spre Calcutta, Rangoon, Hanoi, Hong Kong și Shanghai. În cele din urmă un taifun i-a forțat să aterizeze pe insula Kyūshū, în Japonia. Parcurseseră 20 591 de kilometri în

19 zile, dar le mai rămăseseră 15 852 de kilometri până acasă. Vremea rea și vastitatea descurajantă a Pacificului i-au determinat să pună capăt călătoriei lor cât erau încă în frunte, așa că s-au întors cu vaporul, fiind întâmpinați ca niște eroi. Călătoria îi solicitase mai mult decât își dădeau seama. La un banchet organizat la Detroit, când s-a întors, Schlee s-a ridicat în picioare ca să țină un discurs, a citit primele cinci cuvinte și s-a prăbușit sub povara stresului acumulat în ultimele săptămâni, care îl copleșise.

După aceea lucrurile au mers din ce în ce mai prost pentru Schlee. În vara anului 1929 a fost cât pe ce să-și piardă viața din cauza unei elice care se rotea; aceasta l-a lovit la cap și i-a amputat brațul drept de la umăr, nenorocindu-l. La doar trei luni după asta, a pierdut totul din cauza crahului de pe Wall Street. În 1931, avionul său, *Pride of Detroit*, a fost scos la licitație prin ordinul departamentului șerifului, ca parte a unei executări silite. Acesta a fost cumpărat de un individ pe nume Floyd M. Phinney cu doar 700 de dolari. Schlee a murit în 1969 „sărac și uitat de lume”. Nici lui Brock nu i-a mers mai bine. A murit de cancer în 1932.

Și totuși, oamenii continuau să zboare. În Marea Britanie, o femeie de 62 de ani, prințesa Löwenstein-Wertheim, a declarat și ea, în mod incredibil, că vrea să încerce să fie prima care traversează Atlanticul de la est la vest. Era fata contelui de Mexborough și crescuse la Londra, devenind lady Anne Savile, dar se căsătorise, la vârsta destul de înaintată de 31 de ani, cu prințul Ludwig Karl zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg din Germania. Rămasă văduvă după doar doi ani, prințesa și-a folosit uriașa moștenire ca să-și finanțeze pasiunea pentru aviație. În 1912 a devenit prima femeie care a traversat Canalul Mânecii pe cale aeriană – deși ca pasageră. La scurt timp după aceea, tot ca pasageră, a zburat din Egipt până în Franța. În 1927, când un căpitan galant pe nume Leslie Hamilton și-a exprimat dorința de a traversa Atlanticul de la est la vest, ea a sponsorizat zborul cu condiția să fie și ea la bord. Cu locotenent-colonelul Frederick Minchin pe post de copilot, au decolat de pe un aerodrom de lângă Salisbury, în Wiltshire. Prințesa avea o pălărie elegantă și o haină de ocelot, de parcă se duceau să bea un cocteil la Savoy. Au fost văzuți deasupra Irlandei și apoi de pe o navă aflată pe la mijlocul Atlanticului, dar nu au mai ajuns niciodată în America, pierzându-li-se urma pentru totdeauna.

Cam în același timp, un avion botezat *Old Glory*, al cărui proprietar era William Randolph Hearst, a decolat din Old Orchard Beach, Maine – plaja unde aterizase recent Lindbergh de nevoie, cu *Spirit of St. Louis* –,

îndreptându-se spre Roma. Old Glory era pilotat de Lloyd Bertaud, cel din cauza căruia Charles Levine primise un ordin de interdicție în mai, când acesta nu a încheiat contractele și asigurările pe care le promisese. Copilotul lui Bertaud era James DeWitt Hill și aveau și un pasager, pe Philip A. Payne, redactor la Daily Mirror al lui Hearst. După doar trei ore și jumătate de la decolare au lansat un SOS imperios, fără nicio explicație. Nu au mai fost văzuți niciodată. Peste câteva ore, doi aviatori canadieni, căpitanul Terrence Tully și locotenentul James Medcalf, au decolat din Newfoundland, cu destinația Londra, la bordul unui avion numit Sir John Carling. Nici de ei nu se mai știe nimic.

## Capitolul 23

H. L. Mencken l-a numit „unicul rect autentic al civilizației”, dar pentru cei mai mulți oameni Hollywoodul era un loc magic. În 1927, emblematicul marcaj de pe dealul de deasupra orașului era de fapt „HOLLYWOODLAND”. Fusese instalat în 1923 pentru a face reclamă la un proiect de dezvoltare imobiliară, neavând deci nimic de-a face cu filmele. Literele, fiecare având peste 12 metri înălțime, erau pe vremea aceea și iluminate electric. („LAND” a fost înlăturat în 1949.)

În 1927 Los Angelesul era orașul cu cea mai rapidă dezvoltare din America și cel mai bogat raportat la numărul de locuitori. Populația conurbației Los Angeles, incluzând și comunitățile Beverly Hills și Santa Monica, crescuse de peste două ori într-un deceniu, ajungând la aproape 2, 5 milioane de locuitori, iar acești cetățeni norocoși erau cu 60% mai bogați decât americanul mediu din alte părți. Iar în mare măsură asta se datora celei mai celebre industrii din sudul Californiei: industria filmului.

Până în 1927, Hollywoodul producea cam 800 de lungmetraje pe an, 80% din producția totală la nivel mondial, plus încă vreo 20.000 de filme de scurtmetraj. Filmele constituiau a patra industrie ca mărime din America, în care lucrau mai mulți oameni decât la Ford și General Motors împreună, generând peste 750 de milioane de dolari pentru economie – de patru ori mai mult decât câștigau la un loc toate sporturile și spectacolele de divertisment. 20.000 de cinematografe vindeau 100 de milioane de bilete pe săptămână. În orice zi, o șesime dintre americani mergeau la film.

Părea o nebunie că o afacere atât de amplă și de populară avea parte de greutate, dar asta era situația. Problema era că în cinematografe filmele care rula se schimbau atât de rapid, încât puține dintre acestea făceau cât de cât profit. Uneori programul se schimba și de trei-patru ori pe săptămână, așa că era nevoie constant de noi producții. Studiourile produceau la repezeală și câte patru filme noi pe săptămână, ritm care în mod clar le afecta calitatea. Atunci când cineva i-a atras atenția lui Irving Thalberg, șeful de la MGM, că o scenă filmată pe plajă nu prea avea ce căuta într-un film a cărui acțiune se desfășura la Paris, pentru că, evident, Parisul nu se află pe nicio coastă, Thalberg s-a uitat foarte uimit la interlocutorul său. „Nu putem să ne dăm peste cap pentru vreo câțiva oameni care cunosc Parisul”, a răspuns el.



Pe măsură ce publicul a început să devină mai pretențios în ceea ce privește locul vizionării filmelor – deși nu întotdeauna și filmele propriu-zise –, proprietarii cinematografelor au început să construiască săli mai spațioase și mai somptuoase, sperând să atragă mai mulți spectatori care să plătească prețuri mai mari. Au început să apară săli mari cam din 1915 (o reamintire a faptului că, în timp ce Europa era la război, America era la film), dar epoca de aur a cinematografului au constituit-o anii '20. S-au construit cinematografe la o scară cu adevărat monumentală, cu săli în care puteau încăpea cel puțin 2000 de spectatori, într-o atmosferă de opulență ce depășea orice mai văzuseră aceștia până atunci. Se spunea că oamenii mergeau la cinematografele lui Loew numai ca să se bucure de toaletele prevăzute cu toate cele necesare.

Arhitecții se inspirau fără opreliști și cu multă fantezie din orice cultură care construisese vreodată la scară monumentală – cultura persană și cea maură, Renașterea italiană, culturile barocă și mesoamericană, epoca de aur a Franței. Cultura egipteană a devenit foarte populară după ce s-a descoperit mormântul regelui Tutankhamon în 1922. Se spunea că holul de marmură de la Tivoli, un cinematograf din Chicago, era o reproducere aproape exactă a capelei regelui de la Versailles, probabil cu excepția mirosului de popcorn.

Problema era că doar filmele nu puteau umple atâtea locuri. Proprietarii de cinematografe trebuiau să ofere și alte atracții – spectacole muzicale, jurnale de știri, un moment comic, poate un iluzionist sau alt număr inedit, demonstrații de dans, o repriză sau două dintr-un joc popular numit Screeno. Unele dintre cinematografele mari cheltuiau până la 2 800 de dolari pe săptămână numai pentru orchestre. Din ce în ce mai mult, filmul devenea o componentă minoră a pachetului de distracții oferit.

În 1927, un individ din interiorul acestei industrii pe nume Harold E. Franklin a publicat o carte cu un titlu anost, dar cu un mesaj îngrijorător. Motion Picture Theater Management contura cu o precizie rece economia crudă a difuzării filmelor. Închirierea unui cinematograf nou înghițea de obicei cam o treime din încasările brute, iar publicitatea încă jumătate din această sumă. Orchestrele mai tăiau 15% din încasări, iar animatorii în carne și oase încă 7%. Dacă mai puneai la socoteală și toate costurile fixe reprezentate de salariile personalului, facturile la utilități, întreținere, impozitele pe proprietate și așa mai departe, profitul, chiar și în cazurile

cele mai fericite, nu putea fi niciodată decât o foarte mică parte din totalul încasărilor.

În ciuda riscurilor – ba chiar a nebuniei – economice implicate de ideea de a construi cinematografe tot mai mari, proprietarii s-au convins cumva singuri că soluția era să continue tot așa. Numai în prima jumătate a anului 1927 s-au deschis: Teatrul Chinezesc al lui Grauman în Los Angeles, unde spectatorii puteau urmări filme din sanctuarul unei imitații de pagode budiste; Norshore la Chicago, care avea 3 600 de locuri și ale cărui interioare erau un amalgam de motive rococo ce costaseră o avere; la fel de împopoțonatul și sculptorul teatru al lui Proctor din Eighty-Sixth Street, în New York, cu 3 100 de locuri; și tatăl tuturor, imensul și strălucitorul Teatru Roxy din Fiftieth Street colț cu Seventh Avenue, tot la New York. La Roxy totul era fără egal. Avea o capacitate de 6 200 de locuri. În cabine încăpeau 300 de artiști. O orchestră cu 118 instrumentiști transforma fiecare film și într-o experiență simfonică, nu doar vizuală. Pentru interludii muzicale, era și o orgă atât de masivă, încât era nevoie de trei oameni ca să cânte la ea. 14 pianе Steinway erau pregătite în orice moment. Aerul din cinematograful era răcorit și îmborsit de niște mașinării uriașe aflate la subsol. Erau țâșnitori de unde curgea apă rece ca gheața – o noutate care provoca senzație. Roxy se lăuda chiar că are propriul „spital”, unde, cum precizau cu mândrie pliantele, „se poate face chiar și o operație majoră dacă este necesar”. Infrastructura era așa de uimitoare, încât până și Scientific American a trimis un reporter ca să scrie un articol. O caricatură din The New Yorker înfățișa un copil în hol întrebând-o pe mama lui, cuprins de admirație: „Mama, aici locuiește Dumnezeu?”

Conform estimărilor, construcția cinematografului a costat între șapte și zece milioane de dolari. Bani proveneau de la un producător de film pe nume Herbert Lubin, care a fost falimentat la propriu de acest proiect, dar numele și viziunea i se datorau lui Samuel Lionel Rothafel – căruia absolut toată lumea îi spunea „Roxy”. Rothafel a crescut în Stiliwater, Minnesota, la vreo 30 de kilometri est de St. Paul; era fiu de pantofar și se îndrepta spre o carieră în baseballul profesionist când a ajuns pe neașteptate (în urma unei încurcături romantice) să lucreze în domeniul administrării cinematografelelor. S-a remarcat prin talentul său deosebit de a salva afacerile care se confruntau cu dificultăți. Roxy este primul care a avut ideea de a combina proiecția de filme cu spectacolele live. Cel mai remarcabil lucru la

Roxy era faptul că nu îi plăceau filmele. Locuia într-un apartament pitit deasupra rotondei cinematografului, înaltă cât cinci etaje.

Deschiderea noului cinematograf Roxy a fost un eveniment așa de important, încât atât președintele Coolidge, cât și vicepreședintele Charles Dawes i-au transmis felicitări (deși Coolidge, în bine-cunoscutul lui stil ciudat, l-a lăudat pe Rothafel pentru că donase nu știu ce echipamente spitalului Walter Reed din Washington, fără să pomenească niciun cuvânt despre cinematograf).

Noul Roxy a avut încasări de 127.000 de dolari în prima săptămână, dar după aceea nu a mai atins niciodată această cifră<sup>17</sup>. The New Yorker, în rubrica „Talk of the Town” din vara anului 1927, observa că numai trei cinematografe newyorkeze – Paramount, Roxy și Capitol – asigurau 70.000 de locuri în fiecare zi.

Deși cinematografele se chinuiau să-și mențină publicul, lucrurile nu mergeau grozav nici la capitolul producție. În noiembrie sindicatele meseriașilor din acest domeniu – zugravi, tâmplari, electricieni și alții asemenea – obținuseră așa-numitul Acord de bază cu studiourile, care le oferea concesiile importante – și costisitoare. Studiourile se temeau acum să nu fie strânse cu ușa într-un mod similar și de actori și scenariști. În acest context, 36 de oameni din partea creativă a industriei s-au întâlnit la o cină la Hotelul Ambassador din Los Angeles în ianuarie 1927, unde au format un soi de club executiv pentru a promova – ba chiar mai mult, pentru a proteja – studiourile. Ca o reflecție a importanței pe care și-o dădeau, acesta a fost botezat Academia Internațională de Arte și Științe Cinematografice, promovând filmele de la statutul de divertisment popular la un nivel mai înalt – artistic, științific și literalmente academic. În a doua săptămână din mai, în vreme ce toată lumea își făcea griji pentru aviatorii Nungesser și Coli, care dispăruseră, academia a fost inaugurată oficial la un banchet organizat la Hotelul Biltmore din Los Angeles. (Idea de a organiza și o ceremonie de premiere le-a venit mai târziu, fiind introdusă abia la dineul care aniversa doi ani de la înființarea academiei, în 1929.)

Apoi a apărut un obstacol năucitor. Pe 9 iulie, Comisia Federală pentru Comerț a cerut să se pună capăt imediat sistemului numit vânzare la pachet, prin care cinematografele li se impunea să achiziționeze toate producțiile unui studio sau cea mai mare parte a acestora, nu doar filmele cele mai dezirabile. Vânzarea la pachet susținea Hollywoodul de mulți ani. În acest sistem, cinematografele puteau fi obligate să achiziționeze chiar și până la

50 de filme din gama foarte slabe spre mediocre pentru a primi și vreo două-trei mai promițătoare. Decizia Comisiei Federale pentru Comerț a generat o incertitudine generalizată, lăsând industria filmului în poziția extrem de ciudată de a fi grav periclitată, în ciuda imensului său succes.

Era nevoie de ceva radical pentru a redresa industria filmului. La Los Angeles, un mic studio oarecum haotic numit Warner Brothers era gata să-i ofere un film inovator, cu sonor, numit Cântărețul de jazz.

Este o ironie dureroasă că filmele mute au fost împinse la extincție tocmai în momentul când atingeau un soi de culme glorioasă a creativității și imaginației, așa încât unele dintre cele mai bune filme mute s-au numărat și printre ultimele de acest gen. Această afirmație este valabilă mai ales în ceea ce privește Aripă, lansat pe 12 august la Teatrul Criterion din New York și dedicat lui Charles Lindbergh.

Filmul avea la bază o povestire de John Monk Saunders, un tânăr inteligent din Minnesota care era și beneficiarul unei burse Rhodes, scriitor talentat, donjuan chipeș și bețiv, nu neapărat în această ordine. La începutul anilor '20, Saunders i-a cunoscut pe producătorul de film Jesse Lasky și pe soția acestuia, Bessie, cu care s-a și împrietenit. Saunders era un tip extraordinar de șarmant și l-a convins pe Lasky să cumpere un roman scris doar pe jumătate despre luptele aeriene din Primul Război Mondial. Entuziasmat peste măsură, Lasky i-a dat lui Saunders suma fără precedent de 39.000 de dolari pentru această idee și l-a pus să lucreze la un scenariu. Dacă Lasky ar fi știut că Saunders avea o aventură cu nevastă-sa, poate că nu ar mai fi fost chiar așa de generos.

Pentru postul de regizor, Lasky a făcut o alegere neașteptată, dar foarte inspirată. William Wellman avea 30 de ani și nu avea deloc experiență în realizarea filmelor mari – iar cu un buget de două milioane de dolari, Aripă era cel mai mare film din istoria societății Paramount. Într-o vreme când regizori de top precum Ernst Lubitsch erau plătiți cu 175.000 de dolari pe film, lui Wellman i s-a oferit un salariu de 250 de dolari pe săptămână. Dar avea un avantaj față de toți ceilalți regizori de la Hollywood: fusese pilot de elită în Primul Război Mondial și înțelegea foarte bine frumusețea și fascinația zborului, precum și teribilul haos al luptelor aeriene. Niciun cineast nu s-a folosit vreodată mai bine de cunoștințele sale tehnice.

Wellman avea deja o viață plină. Născut într-o familie înstărită din Brookline, Massachusetts, se lăsase de școală, după care devenise jucător

profesionist de hochei, voluntar în Legiunea Străină franceză și membru al celebrei escadrile Lafayette. Fusese decorat și de Franța, și de Statele Unite pentru bravură. După război s-a împrietenit cu Douglas Fairbanks, care i-a făcut rost de o slujbă la studiourile Goldwyn, ca actor. Lui Wellman nu îi plăcea deloc să joace, așa că s-a apucat de regie. A devenit „regizor cu contract”, producând pe bandă rulantă westernuri cu buget redus și alte filme de categoria B. Mereu temperamental, era adesea concediat – o dată pentru că i-a ars o palmă unei actrițe. Era o alegere surprinzătoare pentru o producție atât de dificilă. Spre uluirea tuturor, a regizat unul dintre cele mai inteligente, mai emoționante și mai palpitante filme făcute vreodată.

Nu avea nimic simulat. Ceea ce vedea pilotul în realitate vedeau și spectatorii pe ecran. Norii sau dirijabilele care explodau și pe care le vedeau pe ferestrele avionului erau obiecte reale filmate în timp real. Wellman a montat în cockpituri camere de filmat orientate spre exterior, astfel încât spectatorii să aibă senzația că stau pe umerii piloților, și în afara cockpitului orientate spre interior, filmând prim-planuri cu reacțiile piloților. Richard Arlen și Buddy Rogers, care jucau cele două roluri principale masculine în film, au trebuit să fie și cameramani, pornind camerele cu un buton care le acționa de la distanță.

Filmul s-a turnat lângă San Antonio, Texas. A fost o producție la scară mare și foarte complexă. Pe câmpurile din Texas au fost reconstituite cu scrupulozitate bătălii întregi. Wellman a folosit un număr de 5.000 de figuranți și 60 de avioane în unele scene – o uriașă desfășurare de forțe și de logistică. Armata i-a trimis pe cei mai buni aviatori ai săi de la aerodromul Selfridge din Michigan – chiar cei cu care tocmai zburase Lindbergh la Ottawa – și au fost folosiți cascadori pentru scenele cele mai periculoase. Wellman a cerut mult de la aviatorii lui. Un pilot și-a pierdut viața, altul și-a rupt gâtul, iar mai mulți au suferit alte răni grave. Wellman a făcut chiar el unele dintre cascadoriile aeriene cele mai periculoase. Toate acestea au conferit scenelor aeriene din film un realism și un caracter imediat care pe mulți i-au lăsat la propriu cu răsuflarea tăiată. Wellman a surprins aspecte ale zborului care nu mai fuseseră niciodată înregistrate pe peliculă – umbrele avioanelor alunecând pe sol, senzația că zbori prin nori de fum, căderea impresionantă a bombelor și distrugătoarele explozii declanșate la impact.

Chiar și scenele filmate la sol au fost realizate cu o atenție și o originalitate care au singularizat filmul Aripă. Pentru a-l aduce pe spectator

într-un club de noapte parizian, Wellman a folosit un cadru continuu în care cameră, montată pe o girafă, se mișcă prin încăpere cam la înălțimea meselor, trecând rapid peste băuturi și printre petrecăreți, înainte de a ajunge la masa lui Arlen și Rogers. Chiar și astăzi este un cadru încântător, dar în 1927 era de o noutate fascinantă. „Aripi”, scria simplu Penelope Gilliatt în *The New Yorker* în 1971, „este cu adevărat frumos”. Aripi a câștigat premiul pentru cel mai bun film la prima decernare a premiilor Oscar din 1929. Wellman nici măcar nu a fost invitat la ceremonie.

În ciuda fascinantelor secvențe aeriene și a emoționantei povești despre curaj, camaraderie și pierdere, mulți s-au dus să vadă Aripi nu pentru senzațiile tari date de acrobațiile aeriene, ci ca s-o admire pofticioși pe actrița din rolul principal, încântătoarea Clara Bow.

Bow nu avea decât 22 de ani în 1927, dar era deja o veterană a Hollywoodului. Avusese o viață foarte grea. S-a născut într-o familie săracă din cartierul Bay Ridge din Brooklyn și a fost crescută de o mamă care era de multe ori băută și tot timpul periculos de labilă. Odată, în copilărie, când s-a trezit, Clara a dat cu ochii de mama ei, care îi ținea un cuțit la gât. (În cele din urmă doamna Bow a fost internată la un azil de nebuni.)

Bow a ajuns la Hollywood în 1923, după ce a câștigat un concurs fotografic, devenind rapid vedetă. Toți colegii o adorau. De obicei lucra câte 15 ore pe zi, iar adesea nu făcea deloc pauză între filme. Numai în 1925 a jucat în 15 filme, numărul lor ajungând la 35 între 1925 și 1929. La un moment dat lucra la trei filme deodată. Talentul său ca actriță și, fără îndoială, și ca persoană era capacitatea de a trece într-o clipită printr-o gamă foarte largă de emoții, de la inocență timidă la poftă nerușinată și apoi iar la nevinovăție. „Dansa chiar și atunci când nu i se mișcau picioarele”, spunea odată despre ea mogulul hollywoodian Adolph Zukor. „Ceva din ea se mișca încontinuu, măcar ochii ei mari și neastâmpărați. Un magnetism elementar, o vitalitate animalică o făceau atracția principală în orice grup”.

În viața personală nu a avut la fel de multe împliniri. Era uluitor de promiscuă. Potrivit lui Wellman, în timpul filmărilor la Aripi Bow a avut relații (nu neapărat și sexuale în toate cazurile – sau poate că da) cu Buddy Rogers, Richard Arlen, un cascador, doi piloți „și un scenarist care era în limbă după ea”. La un moment dat, în anii '20, a fost logodită cu cinci bărbați în patru ani. În aceeași perioadă a mai avut legături și cu mulți alții. Odată, potrivit lui Roger Kahn, când a venit acasă, iubitul ei și-a dat seama

că în baia ei se ascunde cineva. „Ieși imediat afară ca să-ți sparg fața, laș ticălos ce ești!”, a urlat iubitul. Ușa s-a deschis și pe ea a ieșit spăsit Jack Dempsey. Mare parte din vara anului 1927 a stat lipită ca scaiul de Gary Cooper, pe care îl cunoscuse pe platou la Aripă, film în care el a avut un rol secundar, de aviator fără nicio șansă de scăpare.

Bow a fost poreclită la început „Focul din Brooklyn”, apoi „Cea mai sexy actriță din epoca jazzului”, dar în 1927 a devenit și avea să rămână pentru totdeauna *The It Girl*. It a fost mai întâi un articol în două părți și apoi un roman scris de o englezoaică cu părul roșu pe nume Elinor Glyn care era cunoscută pentru cărțile sale cu aventuri romantice picante în care personajele principale se unduiau mult („Ea se unduia în jurul lui și peste el, răsucindu-se pe lângă el ca un șarpe”) și pentru că de ceva ani era amanta lordului Curzon, fostul vicerege al Indiei. „It”, explica Glyn, „este acea calitate pe care o au unele persoane, foarte puține, și care le atrage pe toate celelalte cu forța sa vitală magnetică. Cu ea îi câștigi pe toți bărbații dacă ești femeie – și le câștigi pe toate femeile dacă ești bărbat”. Rugată de un reporter să numească niște persoane cunoscute care ar fi avut acest It, Glyn i-a amintit pe Rudolph Valentino, John Gilbert și Rex Calul Minune. Ulterior l-a adăugat pe această listă și pe ușierul de la Hotelul Ambassador din Los Angeles.

Romanul It era o poveste în care cele două personaje principale-Ava și Larry, amândoi plini de It – se privesc unul pe altul cu „ochi arzând” și cu „o sticlire aprigă” înainte de a se întâlni ca să „vibreze de patimă”. Cum rezuma Dorothy Parker cartea în *The New Yorker*, „It are aproape trei sute de pagini, în care amândoi vibrează ca niște nave cu aburi”.

Filmul a fost total diferit. Deși Glyn a fost menționată ca scenarist, povestea, așa cum a fost filmată, nu avea nicio legătură cu nimic din ce scrisese ea vreodată. Tot ce s-a păstrat din cartea lui Glyn a fost titlul. În film, Clara Bow juca rolul lui Betty Lou, o vânzătoare plină de viață și de treabă care lucrează la un magazin universal și care se hotărăște să-l curteze și să-l seducă pe chipeșul proprietar al magazinului, un anume Cyrus Waltham.

Filmul a avut un imens succes în 1927. Împreună cu Aripă, a impus-o pe Bow drept cea mai importantă actriță de la Hollywood. Primea 40.000 de scrisori pe săptămână – mai mult decât toată populația unui oraș măricel. În vara anului 1927, cariera ei părea că va dura veșnic. De fapt, era aproape de sfârșit. Deși era o încântare s-o privești, accentul ei de Brooklyn era la fel

de deranjant ca o tablă pe care o zgârii cu unghiile, iar în lumea filmului sonor asta nu avea să fie bine deloc.

Având în vedere că filmele și sunetul înregistrat existau independent încă din anii 1890, a durat surprinzător de mult până când și-a dat seama cineva cum să le combine. Problema avea două aspecte. În primul rând, era chestiunea emisiei de sunet. Nu exista nimic care să permită redarea clară și firească a replicilor înregistrate într-o sală plină de oameni, mai ales în noile spații cavernoase din anii '20. La fel de dificilă era și problema sincronizării. Toate încercările de a inventa o mașinărie care să poată sincroniza exact vocile cu mișcarea buzelor au dat greș. După cum se vedea, era mai ușor să transporti cu avionul un om peste Atlantic decât să-i înregistrezi vocea pe peliculă.

Dacă filmul sonor a avut un părinte, acesta a fost Lee de Forest, un genial, dar imprevizibil inventator de dispozitive electrice de toate felurile. (A obținut 216 patente.) În 1907, pe când încerca să găsească o modalitate de a amplifica semnalele telefonice, De Forest a inventat ceva ce se numește detector termoionic cu triodă. În patent de Forest îl descria ca „un dispozitiv pentru amplificarea curenților electrici foarte slabi”; acesta avea să joace un rol central în dezvoltarea radiodifuziunii și a multor altor aplicații legate de redarea sunetului, dar adevăratele progrese aveau să le facă alții. Din păcate, De Forest era mereu distras de probleme de afaceri. Mai multe companii pe care le-a înființat au dat faliment, de două ori a fost tras pe sfoară de finanțatorii săi și era mereu prin tribunale, implicat în tot felul de procese legate de bani sau de brevete. Din aceste motive, nu și-a mai dus până la capăt invenția.

Între timp, alți inventatori plini de speranțe prezentau tot felul de sisteme care încercau să combine sunetele cu imaginile – cinematofon, camerafon, sincroscop –, dar de fiecare dată singurul lucru cu adevărat original la ele era denumirea lor. Toate produceau sunete slabe sau neclare ori necesitau o sincronizare imposibil de realizat de către proiecționist. Era practic cu neputință să faci un proiector să ruleze în tandem perfect cu un sistem de sonorizare. Pentru filme se foloseau camere cu manivelă, ceea ce introducea o ușoară variabilitate a vitezei în funcție de care nu se putea regla niciun sistem de sonorizare. De asemenea, se întâmpla adesea ca proiecționistii să repare peliculele deteriorate tăind câteva cadre și lipind capetele, ceea ce elimina din start orice înregistrare. Chiar și un film perfect mai sărea din



când în când sau se bloca în proiector. Toate aceste lucruri erau obstacole insurmontabile în calea sincronizării.

De Forest a avut ideea de a înregistra sunetul direct pe film. Asta însemna că, indiferent ce s-ar fi întâmplat cu filmul, sunetul și imaginea aveau să fie mereu sincronizate perfect. Nereușind să găsească sponsori în America, s-a mutat la Berlin la începutul anilor '20 și acolo a dezvoltat un sistem pe care l-a numit fonofilm. De Forest a realizat primul film folosind fonofilmul în 1921 și în 1923 se întorsese în America, făcând demonstrații publice. I-a filmat pe Calvin Coolidge ținând un discurs, pe Eddie Cantor cântând, pe George Bernard Shaw perorând și pe DeWolf Hopper recitând „Casey la bătaie”. Oricum am lua-o, acestea au fost primele filme sonore. Calitatea sunetului nu era încă ideală și sistemul de înregistrare nu putea face față prea bine când erau mai multe voci și mișcări, pentru o prezentare dramatică care să aibă sens.

O invenție de care de Forest nu s-a putut folosi a fost chiar detectorul lui cu triodă, pentru că patentele aparțineau acum companiei Western Electric, o filială a corporației AT & T. Western Electric folosea trioda pentru a dezvolta niște sisteme de sonorizare prin care să se audă discursurile ținute în fața unui public numeros ori anunțurile pentru suporterii pe arenele de baseball și altele asemenea. Dar în anii '20 unui inginer de la companie de care uitaseră toți i-a venit ideea că ar putea folosi detectorul cu triodă pentru a emite sunetele și în cinematografe. Drept rezultat, în 1925 Warner Brothers a cumpărat sistemul de la Western Electric, botezându-l vitafon. La vremea Cântărețului de jazz, fusese folosit de mai multe ori la niște spectacole de teatru. Și Roxy, în seara deschiderii, din martie 1927, a prezentat un lungmetraj realizat cu vitafonul, conținând o serie de arii din Carmen interpretate de Giovanni Martinelli. „Vocea lui izbucnea din ecran sincronizându-se splendid cu mișcarea buzelor”, se minuna criticul Mordaunt Hall în The New York Times. „Răsuna în sala aceea uriașă de parcă s-ar fi aflat el însuși pe scenă”.

De fapt, în ciuda laudelor entuziaste ale lui Hall, tehnologia vitafonului era deja depășită. Sunetul redat de vitafon era înregistrat pe niște discuri, iar un motor acționa în același timp proiectorul și fonograful, ceea ce le sincroniza atât timp cât discul și filmul erau poziționate exact așa cum trebuie și porneau în același moment, ceea ce era întotdeauna ușor de spus, dar greu de făcut. Aspectul în care a excelat acest sistem a fost redarea unui

sunet bogat, vibrant, cu suficientă amplitudine ca să umple și cea mai încăpătoare sală, iar asta i se părea miraculos publicului.

Dar și sunetul vitafonului a fost curând înlocuit de sisteme de sonorizare mai bune, toate bazate pe ideea originală a lui de Forest de a imprima sunetul direct pe peliculă. Dacă de Forest s-ar fi concentrat mai mult, ar fi fost mult mai bogat atunci când a murit.

*Cântărețul de jazz* nu a fost în niciun caz primul film sonor. Nu a fost nici măcar primul film vorbit, dar publicul în delir nu mai ținea cont de asemenea finețuri. Pentru cei mai mulți, *Cântărețul de jazz* avea să fie filmul care a transformat imaginile vorbitoare în realitate.

*Cântărețul de jazz* a fost inițial o piesă scrisă pentru Broadway de Samson Raphaelson care avea la bază o nuvelă intitulată *The Day of Atonement*. Warner Brothers a hotărât s-o ecranizeze, realizând prima sa producție sonoră, deoarece avea și colaborarea lui Al Jolson, pe atunci una dintre cele mai mari vedete din lumea spectacolului.

Jolson, pe numele său adevărat Așa Yoelson, era fiul unui rabin; s-a născut în Lituania, în 1885 sau 1886 (nu a fost niciodată foarte clar în această privință), și a venit în Statele Unite împreună cu familia lui când avea vreo 4 ani. La vârsta de 9 ani, a fugit de acasă și a lucrat în tot felul de locuri, inclusiv la circ. În cele din urmă, autoritățile care se ocupau de minori l-au găsit lucrând într-un bar din Baltimore și l-au dus la Școala Industrială de Băieți St. Mary – aceeași școală care avea să devină căminul lui Babe Ruth în deceniul următor. Spre deosebire de Ruth, Jolson nu a stat mult acolo.

Jolson nu era un individ simpatic. De pildă, pentru el o glumă bună era să urineze pe oameni, ceea ce poate explica într-o anumită măsură de ce a avut patru soții și niciun prieten. Dar avea o voce minunată și, fără îndoială, o puternică prezență scenică, așa că a devenit cel mai popular artist al Americii. Warner Brothers știa că a avut noroc să pună mâna pe el.

S-a scris adesea că Warner Brothers era atât de falit înainte de realizarea *Cântărețului de jazz*, încât Al Jolson a trebuit să împrumute bani companiei ca să cumpere echipamentul de sunet, dar se pare că lucrurile nu au stat deloc așa. Warner Brothers era un studio mic, dar sărac nu era. De fapt, în 1927 îl avea pe cel mai mare star de la Hollywood după Clara Bow, câinele-actor Rin Tin Tin. Acest ciobănesc german foarte iubit a jucat în nenumărate producții de succes – patru numai în 1927 – și în cadrul unui

sondaj a fost votat drept cel mai popular actor din America. În biografia câinelui scrisă de Susan Orlean, aceasta afirmă că Rin Tin Tin ar fi primit și cele mai multe voturi pentru un Oscar la categoria cel mai bun actor, dar noua academie se răzgândise apoi, dându-și seama ce ar spune asta despre talentele vedetelor sale umane, așa că a hotărât să-i acorde premiul unui om, și anume Emil Jannings.

Marea ironie este că, după câte se pare, Rin Tin Tin nu a fost un câine, ci mai mulți. În 1965, Jack Warner i-a mărturisit unui reporter că studioul său, temându-se să nu-l piardă pe adevăratul Rin Tin Tin, crescuse 18 sosii cu care îl înlocuia adesea la filmări. Mulți dintre cei care au lucrat cu el mai spuneau că Rin Tin Tin cel original era cel mai nesuferit animal pe care l-au văzut vreodată. Oricum, indiferent dacă Rin Tin Tin a fost un singur câine sau mai mulți, Warner Brothers s-a îmbogățit din franciză.

Totuși, Cântărețul de jazz a fost un risc imens. Realizarea lui a costat 500.000 de dolari și, atunci când s-a turnat, nu putea rula decât în două cinematografe din lume. Jolson, oricât ar fi fost de celebru, reprezenta și el un pariu riscant. Nu mai jucase niciodată în fața camerei. Nici nu avea rost. Nu avea niciun talent care să se potrivească cu filmele mute. Dar acum a strălucit.

Filmările la Cântărețul de jazz au durat patru luni. Partea cu sunetul a fost gata în doar două săptămâni, între 17 și 30 august. A durat atât de puțin pentru că nu era de înregistrat foarte mult sunet. În tot filmul se rosteau doar 354 de cuvinte, aproape toate fiind replicile lui Jolson. Dialogurile nu erau extraordinar de rafinate, ca să nu zic mai mult. Iată o mostră: „Dragă mamă, dacă o să am succes în spectacolul ăsta, o să ne mutăm de aici. O, da, o să ne mutăm în Bronx. Acolo-i multă iarbă verde și sunt mulți oameni pe care îi cunoști. Acolo-s soții Ginsberg, Guttenberg și Goldberg. Oho, o grămadă de Bergi, eu nu-i știu pe toți”. (Unii zic că Jolson a improvizat, alții că așa era scenariul.)

În vreme ce Jolson filma secvențele cu replici în Los Angeles, la 650 de kilometri spre nord, în Sacramento, Buster Keaton filma poate cea mai memorabilă scenă din filmul mut – cu siguranță una dintre cele mai desăvârșite scene comice, ca să nu spun și cea mai periculoasă. Era scena din *Steamboat Bill Jr.* În care fațada unei case cade peste Keaton, dar el scapă teafăr pentru că se află exact în locul în care s-a nimerit să fie o fereastră deschisă. Pentru ca scena să fie cât mai palpitantă – și chiar așa este –, fereastra era doar cu câte cinci centimetri mai lată de o parte și de

alta a lui Keaton. Dacă peretele s-ar fi deplasat sau dacă punctul de impact ar fi fost calculat chiar și cu o eroare foarte mică, Buster Keaton și-ar fi pierdut viața. Poate că nimic nu spune mai multe despre filmele mute și cei care jucau în ele decât faptul că actorii își riscau adesea viața numai ca să iasă o glumă bună. Așa ceva nu se întâmpla în filmele sonore.

*Steamboat Bill Jr.* a fost unul dintre cele mai bune filme ale lui Keaton, dar nu a avut deloc succes la public. Când a fost lansat, lumea nu prea se mai uita la filme mute. La vremea când a filmat *Steamboat Bill Jr.*, Keaton câștiga binișor peste 200.000 de dolari pe an. În 1934, avea să fie falit.

Filmele sonore au fost salvarea Hollywoodului, dar această salvare a costat foarte scump: stres pentru vedete și producători, costul noilor echipamente pentru studiouri și cinematografe, mii de muzicanți care și-au pierdut locul de muncă pentru că nu mai era nevoie de acompaniamentul lor. La început teama cea mai mare a industriei era că filmele sonore se vor dovedi a fi un capriciu trecător – posibilitate care dădea fiori, având în vedere investițiile uriașe necesare pentru a produce și a comercializa astfel de filme. Orice cinematograf din țară care voia să prezinte filme sonore trebuia să investească între 10.000 și 25.000 de dolari în echipamente. Pentru studiouri, un platou de filmare complet echipat costa cel puțin jumătate de milion de dolari – asta presupunând că studioul putea să achiziționeze aparatura de înregistrare de care avea nevoie, fiindcă cererea a depășit rapid oferta. Un producător disperat, nereușind să facă rost de suficiente echipamente de sonorizare, s-a gândit să-și turneze filmul cum făcea de obicei, în California, dar cu sunetul înregistrat, prin telefon, cu ajutorul unor echipamente din New Jersey. Din fericire, a izbutit să găsească niște echipamente de sunet, nemaifiind astfel nevoit să descopere, cum s-ar fi întâmplat cu siguranță, că prin această strategie de înregistrare la distanță nu ar fi reușit niciodată să obțină un rezultat decent.

Odată echipate, studiourile descopereau adesea că trebuie să-și găsească alte sedii, mai liniștite, și să schimbe condițiile de muncă astfel încât să nu mai fie zgomot. „Atunci când trebuie filmată o scenă, tâmplarii trebuie să se oprească din ciocănit, iar vopsitorii de pe platou să nu mai cânte în timp ce lucrează”, explica serios un observator. Camioanele de livrare nu aveau voie să claxoneze ori să-și tureze motoarele. Era interzis să se trântască ușile. Chiar și cel mai camuflat strănut putea distruge o scenă. La început, multe

filme erau turnate în toiul nopții pentru a minimaliza complicațiile reprezentate de zgomotul de fundal.

O altă lovitură grea a fost pierderea unor piețe străine. Peste o treime din veniturile Hollywoodului veneau din străinătate. Pentru ca un film mut să fie vândut în alte țări, nu trebuia decât să adauge inserturile scrise între diferite secvențe, dar, până la inventarea dublajului și a subtitrării, filmele sonore nu puteau rula decât în locuri unde oamenii știau limba în care era vorbit filmul. O soluție era realizarea mai multor versiuni ale filmului, folosind un singur platou de filmare, dar până la zece echipe de actori care vorbeau diferite limbi, turnând variantele una după alta.

Toate aceste probleme au fost, desigur, depășite, iar filmele sonore s-au bucurat curând de un succes care întrecea chiar și cele mai optimiste așteptări. Până în 1930, practic fiecare cinematograf din America avea sonorizare. Numărul spectatorilor a crescut de la 60 de milioane în 1927 la 110 milioane în 1930. Activele studioului Warner Brothers au crescut de la 16 milioane de dolari la 200 de milioane. Numărul cinematografelelor pe care le deținea sau le controla a crescut de la unu la șapte sute.

La început, filmele sonore erau adesea numite „vorbite”, deși uneori li se spunea „filme cu dialog”. O vreme, nu a fost prea clar ce anume înseamnă filme sonore. Până la urmă s-a ajuns la un consens. Un film care oferea muzică înregistrată, dar fără replici se numea „cu sunet”. Dacă mai avea și niște efecte de sunet, era numit „cu sunet și efecte”. Dacă avea și câteva replici înregistrate, se numea „film sonor”. Dacă era un film propriu-zis, cu tot felul de sunete și cu replici, însemna că este un „film complet sonor”. Primul film cu adevărat complet sonor a fost *The Lights of New York* din 1928, dar calitatea sunetului era atât de proastă, încât avea și subtitrare.

În vara anului 1927 *Variety* observa că vreo patru sute de străini lucrau ca actori sau pe alte posturi creative la Hollywood și că mai mult de jumătate dintre rolurile principale erau jucate de artiști de origine străină. Pola Negri, Vilma Bánky, Lya de Putti, Emil Jannings, Joseph Schildkraut, Conrad Veidt și mulți alții din Germania sau Europa Centrală au fost mari staruri, dar numai atât timp cât publicul nu le-a putut auzi accentul. Și Universal, și Paramount erau dominate de vedete și regizori germani. Se spunea, mai în glumă, mai în serios, că la Universal limba oficială este germana.

Câțiva actori europeni – Peter Lorre, Marlene Dietrich, Greta Garbo – s-au adaptat sau chiar le-a mers excelent în noile filme cu sonor, dar

majoritatea actorilor cu accent străin s-au trezit că nu îi mai angajează nimeni. Jannings, câștigătorul primului premiu Oscar pentru interpretare, s-a întors în Europa și și-a petrecut anii de război făcând filme de propagandă pentru naști. În culise, europenilor încă le mergea foarte bine, dar acum filmele care se vedeau pe marele ecran erau exclusiv un produs american.

Deși semnificația acestui lucru nu prea a fost băgată în seamă în America, la nivel global efectul a fost profund. Cinefilii din toată lumea s-au trezit brusc expuși, adesea pentru prima dată, la vocile unor americani, la vocabularul american, la cadența, pronunția și topica americane. Conchistadori spanioli, curteni din epoca elizabetană, personaje din Biblie – toți vorbeau acum cu vocile unor americani, și nu doar uneori, ci film după film. Efectul psihologic al acestui lucru a fost uriaș, mai ales asupra tinerilor. Odată cu vorbirea americanilor veneau și ideile americanilor, atitudinile americanilor, simțul umorului și sensibilitățile americanilor. În mod pașnic, accidental și aproape pe neobservate, America tocmai cucerise lumea.

## Capitolul 24

Robert G. Elliott nu era criminal din fire, dar, fără îndoială, spre marea lui surprindere, s-a dovedit a fi destul de priceput la omorât oameni. Dichisit, cu părul alb, cu pipă și cu un aer gânditor și înțelept, în alte circumstanțe ar fi putut fi profesor universitar. Cu siguranță era suficient de inteligent pentru asta. Însă în 1926, la vârsta de 53 de ani, a devenit cel mai de seamă călău al Americii.

Elliott a crescut într-o familie prosperă, la o fermă mare din nordul statului New York. A studiat matematica și fizica la Școala Normală din Brockport (acum State University of New York at Brockport), dar pasiunea lui era electricitatea, așa că în tinerețe s-a hotărât să se facă electrotehnist. Asta se întâmpla la sfârșitul secolului al XIX-lea, când rețelele electrice erau o tehnologie nouă și incitantă. Elliott se ocupa cu instalarea centralelor electrice municipale pe tot teritoriul statului New York și în Noua Anglie, când a fost deviat spre provocatoarea activitate de electrocutare a criminalilor. Și asta era ceva nou, dar nu mergea chiar ca pe roate.

Electrocutarea părea, la prima vedere, o modalitate rapidă și umană de ucidere a oamenilor, dar în practică s-a dovedit că nu este nici ingenioasă, nici simplă. Dacă voltajul era prea scăzut sau nu era aplicat suficient de

mult timp, victima era adesea buimăcită, dar nu omorâtă – o biată creatură care abia mai respira. Dacă se administra un șoc mai puternic, rezultatele tindeau să devină atât de spectaculoase, încât îți întorceau stomacul pe dos. Uneori vasele de sânge plesneau și, într-o clipită, victimei îi exploda un ochi. Cel puțin o dată s-a întâmplat ca subiectul să fie prăjit încetșor, de viu. Mirosul de carne arsă era „insuportabil”, își amintea unul dintre cei prezenți. A devenit limpede că electrocutarea era o știință care necesita o gestionare atentă și profesionistă ca să fie aplicată eficient și cât de cât uman. Aici a intrat în scenă Robert Elliott.

Chemat în calitate de consultant pentru o execuție din statul New York, după ce citise despre rateurile și suferințele provocate până atunci, Elliott și-a dat seama că secretul unei execuții reușite era să reglezi administrarea curentului electric în mod continuu și judicios pe tot parcursul procesului, așa cum controlează un anestezist fluxul de gaz administrat unui pacient pe masa de operație, astfel încât subiectul mai întâi să-și piardă cunoștința și apoi și viața, într-o manieră progresivă și mult mai neagresivă.

A efectuat primele două execuții în ianuarie 1926 și s-a dovedit a fi atât de priceput la asta, încât curând îl contractau toate statele din est. Elliott nu găsea vreo satisfacție în uciderea unor oameni – ba chiar dimpotrivă –, dar avea capacitatea, mai mult sau mai puțin unică, de a-i trimite pe lumea cealaltă cu blândețe. În 1927, executa cam trei oameni pe lună și era plătit cu 150 de dolari de căciulă, fiind – din toate punctele de vedere, deși nu și cu numele – călăul oficial în statul New York și în Noua Anglie.

Pentru că nu avea echipament de specialitate, Elliott a fost nevoit să și-l construiască. Fiecărei victime i se pune pe cap o tichie confecționată dintr-o cască de fotbal din piele, pe care o cumpăra de la magazinul de articole sportive din orașul lui. Este macabră, dar veridică imaginea lui Sacco și Vanzetti întâmpinându-și moartea costumați în stilul fotbalistului Red Grange.

Cu tot tam-tamul și lamentațiile sincere ale protestatarilor și editorialiștilor care deplângeau procesul neechitabil și soarta nedreaptă ale lui Sacco și Vanzetti, se pare că majoritatea americanilor considerau că aceștia erau probabil vinovați, iar celorlalți nu prea le păsa. Potrivit scriitorului Francis Russell, în 1926 cei mai mulți nu știau dacă Sacco și Vanzetti mai trăiesc sau nu. Jurnalistul Heywood Broun era sigur că omul de rând „nu dă doi bani pe povestea asta”. Era disperat că până și ziarul lui,

The World, a publicat mai multe materiale despre cazul Snyder-Gray decât despre Sacco și Vanzetti. Nici măcar susținătorii lor nu erau mereu teribil de empatici. Katherine Anne Porter a fost șocată când, spunându-i comunistei Rosa Baron că speră să fie grațiați, Baron s-a răstit: „Grațiați – pentru ce? Vii nu valorează pentru noi nici cât o ceapă degerată”.

Cumva surprinzător, Sacco și Vanzetti nu erau cei mai celebri deținuți din închisoarea Charlestown în vara anului 1927. Onoarea îi revenea altui imigrant, care nu prea mai era acum subiect de știri, dar al cărui nume, în mod ironic, a rămas mai viu decât cele ale lui Sacco și Vanzetti în deceniile următoare. Acesta era Charles Ponzi, care cu opt ani înainte captase atenția întregii lumi născocind schema ce îi poartă numele, menită să-i ajute pe oameni să câștige o mulțime de bani foarte rapid.

Ponzi era spilcuit și mărunțel – avea cam 1, 50 metri înălțime. Originar din Parma, a venit în Statele Unite în 1903, la vârsta de 21 de ani, și a avut tot felul de slujbe, de la piccolo la funcționar și angrosist, vânzând legume. Dar în 1919, pe când locuia la Boston, a născocit o schemă – în sine perfect legală – menită să-i aducă profit din speculații cu cupoane poștale de răspuns internațional. Aceste cupoane au fost inventate ca modalitate de a ajuta persoane sau firme să trimită ori să primească scrisori sau colete din străinătate. Sistemul era menit să faciliteze schimburile la scară mică dintre țări. Ponzi și-a dat seama că poate să cumpere cupoane din Europa cu monede europene depreciate, apoi să le folosească în America, obținând în schimbul lor verzișori americani, cărora le mergea foarte bine. Pentru fiecare dolar investit, putea primi înapoi 3, 50 dolari.

Promițându-le investitorilor că le va oferi un profit de 50% în numai 90 de zile, Ponzi și-a lansat schema în toamna anului 1919, iar până în primăvara următoare – exact când Parmenter și Berardelli erau împușcați în Braintrée, iar Sacco și Vanzetti erau arestați în Brockton – Ponzi era asaltat de clienți doritori. Mii de oameni se adunau în fiecare zi în fața sediului său din cartierul North End din Boston, încercând să-și lase banii în grija lui. Adesea erau economiile lor de-o viață. Ponzi încasa atât de mulți bani, încât efectiv nu mai apuca să-i depună la bancă. Îi înghesuia în cutii de pantofi și prin sertarele birourilor. În aprilie a încasat 120.000 de dolari, în mai 440.000, în iunie 2, 5 milioane, în iulie peste șase milioane, majoritatea în bancnote mici.

Problema cu sistemul lui Ponzi era că, luate separat, cupoanele valorau foarte puțin – de obicei cinci cenți –, așa că ar fi trebuit să schimbe cantități



uriae de cupoane ca să obțină un profit rezonabil. Așa că Ponzi nici măcar nu a încercat să facă asta. Era mult mai simplu să-i plătească pe primii investitori din sumele depuse de cei mai recentți investitori. Atât timp cât banii au continuat să intre, schema a funcționat ca unsă, dar nu trebuie să fii un mare geniu financiar ca să te prinzi că aranjamentul nu putea rezista la nesfârșit. Din păcate, Ponzi chiar a crezut că se poate. Și-a deschis filiale pretutindeni în Noua Anglie ca să încaseze și mai mulți bani și s-a lansat într-un ambițios program de extindere și diversificare. Atunci când s-a prăbușit tot eșafodajul, era în negocieri pentru achiziționarea unei companii de transport maritim, a unei bănci și a unui lanț de cinematografe, crezând cu naivitate că este un adevărat titan al afacerilor, de categoria unui John D. Rockefeller. Trebuie remarcat că, personal, Ponzi nu a câștigat mare lucru din mișmașurile lui iscusite. Și-a cumpărat o casă frumoasă și o mașină nouă din banii investitorilor, dar în rest cea mai mare cheltuială pe care și-a permis-o a fost să doneze 100.000 de dolari unui orfelinat.

Planurile mărețe ale lui Ponzi au început să se destrame când un ziarist a întrebat la poștă cum se descurcă cu atâtea cupoane de răspuns internațional. S-a dovedit că Ponzi nu încasase decât niște cupoane în valoare de 30 de dolari. Restul erau bani luați de la unii investitori și dați altora. În total, se estimează că Ponzi a intrat în gaură cu vreo zece milioane de dolari, ceea ce înseamnă în banii de astăzi mai mult de 100 de milioane de dolari. Aproximativ 40.000 de oameni își investiseră banii în afacerea lui.

În total, schema lui Ponzi nu a durat decât opt luni. Ponzi a fost pus sub acuzare, condamnat și trimis într-o închisoare federală pentru trei ani și jumătate. Atunci când a fost eliberat, statul Massachusetts i-a adus alte acuzații, dar Ponzi, ieșit pe cauțiune, s-a ascuns în Florida. Statul Florida era în toiul celebrului boom al pieței imobiliare, iar Ponzi, care nu își băgase mințile în cap, a fost la un pas să lanseze o escrocherie imobiliară. Oferea terenuri reale, dar „uita” să le precizeze investitorilor că acestea se aflau pe fundul mării. În vara anului 1927, a ajuns iar la închisoarea din Charlestown, urmând să fie deportat.

Dacă celor mai mulți americani nu le păsa ce soartă vor avea Sacco și Vanzetti, câțiva mai obscuri au arătat că lor le pasă. În seara de 5 august, două stații de metrou din New York, o biserică din Philadelphia și casa primarului din Baltimore au fost zguduite de explozia unor bombe. O

persoană și-a pierdut viața și mai multe au fost rănite în exploziile de la metrou. Atacul cu bombă din Baltimore i-a nedumerit pe mulți pentru că Sacco și Vanzetti nu aveau nicio legătură cu orașul acela, iar primarul, William F. Broening, nu își exprimase nicio părere despre acest caz, nici pozitivă, nici negativă.

Ca întotdeauna, poliția habar nu avea cine ar putea fi făptașii. O vreme, la New York principalul suspect a fost un om despre care se știa doar că este asistent stomatologic și care fusese surprins uitându-se în catedrala St. Paul din New York într-un fel pe care polițiștii l-au considerat dubios. Când a fost percheziționat, s-a descoperit că avea asupra lui un manifest anarhist. A fost arestat și reținut fără cautiune. Mai mult nu se știe despre soarta lui, dar nu a fost acuzat de niciunul dintre atacurile cu bombă. Nici el și nici altcineva.

Execuția lui Sacco și Vanzetti era programată pentru 10 august, ziua în care președintele Coolidge a inaugurat lucrările de la Muntele Rushmore. Afară, o mulțime furioasă inunda străzile și polițiști călare se chinuiau să mențină ordinea. „Atmosfera părea încărcată cu electricitate”, a remarcat Robert G. Elliott când a ajuns, după ce se înserase. De-a lungul zidurilor închisorii fuseseră instalate mitraliere și, se pare, gardienii aveau permisiunea să tragă în mulțime dacă lucrurile luau o întorsătură urâtă. Înăuntru, lui Sacco, Vanzetti și unui al treilea deținut condamnat, Celestino Madeiros – tânărul care mărturisise că el comisese jaful din Braintrée, mărturie respinsă de judecătorul Thayer în 1925 –, li s-a adus ultima masă și li s-a oferit ultima împărțășanie. Madeiros nu avea nicio legătură cu cazul lui Sacco și Vanzetti. Pur și simplu era și el la pachet, fiind executat pentru uciderea unui funcționar bancar în timpul altui jaf.

Pe la 11 noaptea, s-au adunat și martorii, iar Elliott și-a pregătit echipamentul, însă, cu doar 36 de minute înainte de ora la care era programată execuția, a sosit un ordin de amânare din partea guvernatorului statului Massachusetts, Alvan Fuller, prin care avocaților ce îi reprezentau pe condamnați – mai exact, singurului avocat, Fred Moore, hărțuit de toată lumea – li se acorda o amânare de 12 zile în care să găsească un tribunal dispus să aprobe rejudecarea cazului ori să ia în considerare noi probe. Madeiros, deși nu avea nicio legătură, a primit și el o amânare, din considerente practice.

Iar au fost detonate bombe. Casa unuia dintre jurați, din East Milton, Massachusetts, a fost aruncată în aer în toiul nopții, pe 16 august. Din

fericire, nu a murit nimeni. La celălalt capăt al țării, în Sacramento, California, o bombă a spulberat acoperișul unui cinematograf. De ce Sacramento și de ce un cinematograf erau întrebări la care autoritățile nu puteau răspunde.

Fred Moore nu a reușit să găsească pe nimeni care să vină în ajutorul lui Sacco și Vanzetti. Judecătorul Louis D. Brandeis de la Curtea Supremă, cu care ar fi avut cele mai mari șanse să-i salveze pe cei doi, era acum nevoit să se salveze pe sine din cauza unor „relații personale cu unii dintre cei interesați”. Soția lui legase o prietenie bazată pe empatie cu soția lui Sacco, Rose. Președintele Curții Supreme de Justiție, William Howard Taft, a refuzat să se întoarcă de la casa lui de vacanță din Canada ca să pronunțe o hotărâre. Și judecătorul Harlan Fiske Stone a refuzat să se întoarcă de la casa lui de vacanță de pe coasta statului Maine.

În seara de 22 august, soția lui Sacco și sora lui Vanzetti s-au dus la sediul guvernului statului Massachusetts ca să-l implore pe guvernatorul Fuller. Acesta a discutat o oră și jumătate cu femeile, dar a rămas neînduplecat. „Eu am o datorie impusă prin lege”, a spus el cu tristețe. „Îmi pare rău”. Execuțiile aveau să se desfășoare așa cum era stabilit, conform legislației în vigoare, începând de la miezul nopții.

Din nou s-au strâns oameni puzderie – deși de data asta erau în număr vizibil mai mic și mai puțin vocali. S-au reluat etapele deja cunoscute. S-au strâns din nou martorii. Elliott și-a pregătit echipamentul. Toți se uitau la ceas în timp ce minutele se scurgeau încet. În cele din urmă, a sosit și ora programată. Madeiros a fost ales să fie primul și a intrat în camera de execuție oarecum apatic – în mod ciudat, din cauză că mâncase prea mult. Închisoarea Charlestown respecta cu sfîntenie tradiția de a le oferi la ultima masă condamnaților orice doreau aceștia, iar Madeiros, evident, își făcuse de cap. Elliott a lucrat cu maximă eficiență. Madeiros a fost legat de scaunul electric la 12: 02 și declarat decedat la șapte minute după aceea.

A urmat Sacco. El a refuzat ultima împărțășanie și a făcut cei 17 pași de la celula lui până la camera de execuție fără să fie ajutat, dar avea o paloare vizibilă. În timp ce era legat de scaun, a strigat în italiană: „Trăiască anarhia!”, apoi a adăugat în engleză: „Adio, soția mea, adio, copilul meu, adio, prieteni!”. (De fapt, Sacco avea doi copii; eroarea a fost pusă pe seama stresului extrem.) În acest moment, din nefericire, lucrurile au trenat întrucât casca nu era de găsit. În vreme ce Elliott și alți funcționari o căutau, Sacco continua să-și ia adio, tensionat, de la prieteni și rude. Casca a fost

găsită în cele din urmă sub leșul lui Madeiros, întins pe o targă de pe coridor, și a fost adusă de urgență și pusă pe capul lui Sacco.

„Bună seara, domnilor!”, a strigat Sacco puțin speriat în momentul acela. La final, cu voce șoptită, a rostit „Adio, mamă”, după care s-a acționat maneta. A fost declarat decedat la 12: 19: 02.

Vanzetti, ultima victimă, a refuzat la rândul lui ultima împărțășanie. Mai avea patru pași, pe care i-a făcut calm și demn. Le-a strâns mâna gardienilor, apoi s-a întors spre William Hendry, directorul închisorii, și a dat mâna și cu el. „Vreau să vă mulțumesc pentru tot ce ați făcut pentru mine, domnule director”, a spus Vanzetti. Hendry a fost prea tulburat ca să-i răspundă. După aceea Vanzetti s-a întors către martori și, cu glas limpede și într-o engleză fără cusur, a zis: „Aș vrea să vă spun că sunt nevinovat și că nu am comis niciodată vreo crimă, poate niște păcate uneori. Vă mulțumesc pentru tot ce ați făcut pentru mine. Nu sunt vinovat de nicio crimă, nu doar de aceasta. Sunt un om nevinovat”. Și a adăugat: „Aș vrea să-i iert pe anumiți oameni pentru ceea ce îmi fac acum”. S-a așezat pe scaun și a stat calm și tăcut în timp ce era legat și i se puneau casca pe cap. O clipă mai târziu s-a acționat maneta. „S-a lăsat o tăcere mormântală; nu se mai auzea decât pârâitul curentului electric”, scria Elliott în memoriile sale publicate în 1940, *Agent of Death*. Vanzetti a fost declarat decedat la 12: 26: 55, la mai puțin de opt minute după Sacco.

În America, reacția la aceste execuții a fost surprinzător de slabă. La New York, mulțimile au întâmpinat vestea într-o „tăcere sumbră”, potrivit revistei Times. La Boston, reacția a fost ciudat de molcomă. Oamenii au așteptat confirmarea oficială, apoi s-au împrăștiat tăcuți în noapte. Celor mai mulți li se părea că nu are niciun rost să mai continue protestele. Militarii și polițiștii au fost retrași de pe străzi. A doua zi, viața orașului își reluase cursul normal.

În alte locuri lucrurile au stat cu totul altfel. În toată lumea au izbucnit proteste – la Buenos Aires, Ciudad de México, Sydney, Berlin, Hamburg, Geneva, Leipzig și Copenhaga. Multe demonstrații au degenerat în violențe. În Germania nouă persoane și-au pierdut viața. La Londra au avut loc ciocniri între protestatari și poliție în Hyde Park. 40 de oameni au fost răniți, unii având nevoie de spitalizare. La Havana, Ambasada Statelor Unite a fost ținta unui atac cu bombă. La Geneva, niște manifestanți violenți au atacat sediul Ligii Națiunilor, chiar dacă Statele Unite nu făceau parte din ea, și au spart vitrinele unor magazine și ferestrele unor hoteluri. În tot

acest haos, s-au tras focuri de armă și o persoană a fost ucisă. La Berlin, primarul New York-ului, Jimmy Walker, care se afla într-un turneu prin Europa, a fost amenințat de comuniștii din oraș că îi vor rupe picioarele. În acele zile nu erai nicăieri în siguranță dacă erai american.

Mai ales francezii s-au inflammat. Parizienii, care până nu demult veneau puhoi să-i întâmpine pe Lindbergh, Byrd, Chamberlin și Levine, au năvălit acum pe străzile orașului, căutând americani pe care să-i ia la bătaie. Când nu găseau americani, gloatele se luau de localnicii care păreau mai avuți. Clienții de pe terasele multor cafenele au fost ultragiați și în unele cazuri bătuti cu sălbăticie numai pentru că arătau insuportabil de burghezi. Mai multe cafenele au fost devastate în timpul unor încăierări între clienți și manifestanții violenți. În alte locuri din oraș, mulțimile dezlănțuite au atacat tot ce avea legătură cu America: cinematografele unde rulau filme americane, hotelurile americane, magazinele care vindeau produse americane. Potrivit corespondentului cotidianului londonez The Times, violențele manifestanților au avut ca țintă principală, nu se știe de ce, niște magazine de încălțăminte care vindeau pantofi americani. Spre dezgustul multora, gloatele au profanat și Mormântul Soldatului Necunoscut. Încercând să restabilească ordinea, vreo două sute de polițiști au fost răniți. Unii au fost înjunghiați.

Revista Time a profitat de ocazie ca să-și permită puțin bigotism antropologic. „În America de Sud”, observa aceasta, „volatili – și indolenții – locuitori ai Paraguayului și Argentinei au fost foarte ușor convinși să înceteze orice muncă... Radicalii elvețieni au fost violenți într-un mod amuzant; britanicii într-un mod vag; germanii în mod stupid; francezii au fost isterici de violenți”.

În ziua execuției, soții Coolidge au plecat cu trenul în vest, către Wyoming și Parcul Național Yellowstone, unde și-au petrecut mai multe zile bucurându-se de priveliște, uitându-se la gheizere și râzând de urși, care pe vremea aceea erau încurajați să cerșească mâncare la marginea drumului. Președintele a reușit să-și facă și puțin timp ca să pescuiască. Nu și-a exprimat niciun fel de părere despre execuțiile lui Sacco și Vanzetti sau despre orice altceva.

Erau Sacco și Vanzetti nevinovați? După atâta timp, este imposibil de spus cu siguranță, dar avem motive să bănuim că poate nu au fost chiar așa de inocenți cum au vrut să pară. În primul rând, erau prieteni apropiați ai lui

Carlo Valdinoci, cel mai notoriu dintre autorii atacurilor cu bombă. De asemenea, se declaraseră a fi adepții lui Luigi Galleani, cel mai militant și mai implacabil dintre radicalii antiamericani. Galleani era un personaj foarte aventuros. Fusesse trimis la închisoare în Italia pentru activități radicale, dar scăpase – din câte se spune, după ce ar fi sedus-o pe nevasta directorului închisorii – și se stabilise în America, unde a început imediat să instige la răsturnarea prin violență a guvernului. Galleani publica o foaie radicală intitulată *Cronaca Sovversiva* (Cronica subversivă), care avea un public mic, dar devotat, de vreo patru-cinci mii de cititori. Bart Vanzetti colabora și el în mod regulat cu texte la această publicație. Se crede că galleaniștii s-au aflat în spatele celor mai multe atacuri cu bombă din această perioadă – sau a tuturor. Umbla zvonul că Vanzetti se pricepea să facă bombe, chiar dacă nu le plasa neapărat tot el. Istoricul Paul Avrich afirmă că Vanzetti a fost „probabil implicat” în atacul cu bombă din Youngstown, Ohio, care a ucis zece polițiști, și că făcea cu siguranță parte din mica celulă responsabilă pentru acest atac.

Mulți oameni implicați activ în acest caz, și atunci, și mai târziu, au conchis că Sacco și Vanzetti sigur erau vinovați de ceva. Și romancierul Upton Sinclair, care era total de partea celor doi, a ajuns să creadă fuseseră implicați măcar în fabricarea bombelor. Katherine Anne Porter a trebuit să ajungă la o concluzie similară după lungi discuții cu unele persoane din interiorul mișcării anarhiste. Potrivit mai multor relatări, până și avocatul lui Sacco și Vanzetti, Fred Moore, credea că Sacco era vinovat de crimele din Braintrée și probabil și Vanzetti. De aceeași părere era și Carlo Tresca, alt anarhist, care îi cunoștea bine pe amândoi. Francis Russell, care a scris două cărți despre acest caz, a crezut mult timp în nevinovăția lor („oamenii ăștia nu aveau stofă de criminali, nici prin caracter, nici prin obiceiuri”), dar până la urmă a ajuns la concluzia că erau vinovați. Documentele personale ale președintelui Harvardului, care a fost și șeful comisiei de control, A. Lawrence Lowell, desecretizate în 1977, arătau că și el sperase să descopere că cei doi sunt nevinovați, dar că dovezile îl convinseseră de vinovăția lor. O examinare la rece a stenogramelor arată clar că în ambele procese nu erau bigoți și că judecătorul Thayer, indiferent ce convingeri ar fi avut în afara sălii de judecată, a prezidat un proces echitabil.

Nimeni nu a cercetat mai mult cazul lui Sacco și Vanzetti și lumea sinistră în care se învârteau aceștia decât regretatul Paul Avrich, profesor la City University of New York. În cartea sa din 1991 *Sacco and Vanzetti: The*

Anarchist Background, Avrich întreba retoric dacă era posibil ca Vanzetti să fie implicat în jaful din Braintrée și răspundea: „Deși dovezile sunt departe de a fi satisfăcătoare, răspunsul este aproape sigur afirmativ. La fel și în cazul lui Sacco”. Chiar dacă nu erau vinovați de crima respectivă, credea Avrich, erau aproape cu siguranță vinovați de alte acte criminale, inclusiv de atacurile cu bombă care au determinat raziile lui Palmer din 1919. Asta, spunea el, era „practic o certitudine”.

În anii '20 testele balistice erau rudimentare și nu prea inspirau încredere, însă alte teste mai scrupuloase din epoca modernă au arătat că glonțul care l-a ucis pe Berardelli a fost într-adevăr tras cu pistolul lui Sacco – dacă nu cumva probele au fost măsluite într-un fel care ar presupune o uriașă teorie a conspirației.

Poate că ar trebui să-l lăsăm pe Avrich să aibă ultimul cuvânt în această chestiune. „Este frustrant să te gândești”, scria el în 1991, „că încă sunt în viață unii oameni – printre care și văduva lui Sacco – care ar putea, dacă ar vrea, să dezvăluie măcar o parte din adevăr”. Nu a făcut nimeni asta. Iar între timp au murit toți.

## Capitolul 25

Când a devenit faimos, Babe Ruth a descoperit că celebritatea are și o parte proastă, pentru că nu putea intra în prea multe locuri publice fără să fie deranjat, uneori asta implicând chiar o anumită doză de pericol. În 1921 bea ceva într-o bodegă ilegală din New Jersey când un mușteriu cam afumat a început să se lege de el. După un schimb de replici, au ieșit din local. Când Harry Hooper, alt jucător de baseball, care venise cu Ruth în seara aceea, a ieșit de la toaletă, nu l-a mai găsit. Uitându-se pe-afară, l-a descoperit pe Ruth încremenit, cu un pistol la tâmplă. Din fericire, Hooper a ajuns la timp ca să-l sperie pe cel care îl hărțuia pe Ruth și care a rupt-o la fugă. După asta, Ruth s-a mulțumit să bea numai acasă la el, unde era în siguranță.

În 1927 locuia la Hotel Ansonia, o clădire minunat de mare și de excentrică, în stil Beaux Arts, de pe Broadway, între străzile Seventy-Third și Seventy-Fourth. Ansonia era o rezidență hotelieră – un nou concept popular în anii '20 –, ceea ce însemna că îmbina mărimea și permanența unui apartament cu confortul unui hotel: cameristă care să-ți facă curat, recepție, schimbarea zilnică a prosoapelor și așa mai departe. Potrivit

diferitelor relatări, Ansonia avea în hol o fântână arteziană în care era o focă și o „fermă pe acoperiș” unde managementul ținea niște vaci și niște găini, ca să le ofere lapte și ouă proaspete rezidenților favoriți. Avea trei restaurante, printre care și unul cu o capacitate de 550 de locuri, iar la subsol, cea mai mare piscină interioară din lume. De la recepție se puteau trimite mesaje prin tuburi pneumatice către oricare apartament.

Pereții groși ai Hotelului Ansonia asigurau o izolare fonică excelentă, ceea ce îi atrăgea pe muzicieni – Enrico Caruso și Arturo Toscanini se numărau printre rezidenții săi de seamă –, dar hotelul era popular și printre scriitori, oameni de teatru, sportivi și alții mai vagabonzi din fire. Romancierul Theodore Dreiser a locuit aici o vreme. Impresarul Florenz Ziegfeld avea un apartament cu 13 camere la un etaj, unde locuia cu soția, și alt apartament mai mic la etajul de deasupra, unde își ținea amanta.

Ansonia a avut un rol și în cel mai negru episod din istoria baseballului. Pe 21 septembrie 1919, un grup de pariori, în frunte, se spune, cu mafioul Arnold Rothstein (deși el a negat vehement) s-au întâlnit aici cu niște membri prost plătiți ai echipei Chicago White Sox, căzând de acord să aranjeze un blat la Campionatul Mondial. Pe atunci Ruth nu locuia acolo. În 1926 s-a mutat într-un apartament care avea opt, 11 sau 12 camere, depinde pe care dintre biografii lui te hotărăști să-l crezi. Indiferent de dimensiunile sale, era o reședință excepțional de confortabilă.

În 1927 Ruth era cel mai bine plătit jucător de baseball și se mândrea cu asta. Înainte de începerea sezonului tot insistase să i se facă un contract mai generos, ceea ce Jacob Ruppert nu era dispus să accepte, date fiind vârsta și burta lui Ruth și problemele financiare ale lui Ruppert din Florida după uraganul din toamna anterioară. Până la urmă, Ruppert a cedat și i-a oferit lui Ruth un contract pe trei ani cu 70.000 de dolari pe an, purtându-se de parcă asta l-a adus cu un picior în groapă. Ziarele au făcut mare caz de salariul uriaș al lui Ruth. Ziariștii calculau că, la banii ăștia, Ruth putea să-și cumpere câte o mașină nouă pe săptămână sau câte o casă nouă în fiecare lună. În comparație cu alți jucători de baseball, salariul lui Ruth chiar era enorm – aproape jumătate din banii de salarii ai echipei Yankees și mai mult decât câștigau la un loc următorii cinci din topul celor mai bine plătiți jucători ai acestui club. Totuși, asta arată mai mult cât de slab erau recompensați jucătorii de baseball în anii '20 decât cât de fabulos de bogat devenise Ruth.



În comparație cu alte celebrități, mai ales cu staruri de la Hollywood, câștigurile jucătorilor de baseball erau foarte modeste. Să comparăm salariul de 1 350 de dolari pe săptămână al lui Ruth cu cei 4.000 – 5.000 de dolari pe care îi primeau Clara Bow și Buster Keaton, cei 15.000 ai lui Tom Mix, 20.000 ai lui Douglas Fairbanks și salariul cu adevărat mulțumitor de 30.000 de dolari cu care era plătit Harold Lloyd. Toate aceste sume păleau dacă le compari, la rândul lor, cu banii câștigați de unii mafioți ca Arnold Rothstein și Waxey Gordon, care se spune că ar fi încasat 200.000 de dolari pe lună. Ceea ce aproape sigur nu știa Ruth era că până și Graham McNamee, crainicul de radio, avea un salariu mai mare decât el. Am greși dacă am spune că Ruth era plătit îngrozitor de prost, dar nici prea mult nu câștiga.

Cei mai mulți bani Ruth nu îi câștiga din baseball. În iarna 1926 – 1927, se estimează că a încasat aproape un sfert de milion de dolari din articole de ziar pe care nici măcar nu le scria el, din promovarea unor produse pe care nu le văzuse în viața lui, dintr-un scurt, dar profitabil turneu de vodevil și din filmul lui iubit, Babe Comes Home. Chiar și așa, tot a fost nevoit să împrumute 1.500 de dolari de la Ruppert ca să-și plătească impozitele în 1927. Banii și Ruth nu rezistau niciodată prea mult împreună.

Pe 8 august, Yankees au plecat în cea mai lungă deplasare din sezonul acela – la Philadelphia, Washington, Chicago, Cleveland, Detroit și St. Louis, rămânând câte trei-patru zile în fiecare oraș; înapoi la New York pentru un singur meci, care fusese amânat, cu Red Sox; apoi iar la Philadelphia și la Boston pentru încă șase zile. În plus, Ruppert a reușit să strecoare în program și un drum până la Indianapolis pe 15 august, pentru un meci amical cu o echipă locală din liga a doua. Meciurile amicale erau foarte profitabile pentru Ruppert și le accepta ori de câte ori avea ocazia. Cu totul, în 30 de zile cei de la Yankees aveau să străbată 6.000 de kilometri, să joace 27 de partide și să facă 12 călătorii cu trenul, unele foarte lungi.

Lui Babe Ruth îi plăcea foarte mult să călătorească. Mai schimba peisajul și avea ocazia să facă sex cu alte femei. În plus, așa mai scăpa de complicațiile vieții sale personale, care se înmulțiseră peste măsură. Ruth se îndrăgostise de o actriță pe nume Claire Merritt Hodgson, care era și model. Născută în Georgia, domnișoara Hodgson avusese o viață plină și aventuroasă, ca să nu zic mai mult. Măritată la 14 ani, mamă la 16, văduvă la 23, venise în nord pentru a deveni celebră și bogată și descoperise că este

atrasă de sportivi. Dintre faimoasele sale cuceriri, cea mai notabilă era Ty Cobb. Totuși, Ruth o adora și curând au început o relație. Nu se știe exact când și cum i-a dat soției – care încă locuia la reședința lor de la țară, din Massachusetts – vestea că are pe altcineva, dar asta s-a întâmplat la ceva timp după dezastruosul Campionat Mondial din 1926, când au fost văzuți pentru ultima oară împreună în public. Pe scurt, în 1927 viața lui Ruth devenise extrem de complicată. Cum scria Leigh Montville: „Acum avea o soție, o amantă oficială, o fermă, un apartament, un apartament pentru amantă, o fiică adoptivă [și] o familie adoptivă”. Așa că orice ocazie de a scăpa puțin de toate astea era cu siguranță bine-venită.

Și lui Miller Huggins, antrenorul echipei Yankees, îi plăcea să călătorească, deși din cu totul alte motive. Nu fiindcă voia să fie împreună cu jucătorii sau ei își doreau să stea cu el – în mod surprinzător, nu prea se aveau la inimă –, ci pentru că așa își putea îngădui plăcerea hobby-ului său preferat, și anume să se ducă la patinoarele pentru role, să se așeze pe un scaun și să se uite la patinatori. Huggins nu știa să meargă pe role, dar visa să aibă cândva un patinoar al lui. Aparent, singurul lucru din viața lui care îi făcea plăcere era să stea să se uite la cei care mergeau pe role.

Huggins era o ciudățenie de om. În primul rând, era foarte mic de statură – sursele nu oferă aceleași cifre, dar, oricum, avea în jur de 1, 60 – 1, 65 metri – și avea o conformație adolescentină, încât uneori era luat drept băiatul care căra echipamentul echipei. În 1927 avea 48 de ani. Crescuse în Cincinnati, iar părinții lui erau imigranți englezi; tatăl său fusese un excelent jucător de crichet. Huggins a studiat dreptul la University of Cincinnati, unde l-a avut ca profesor pe William Howard Taft, președintele Curții Supreme de Justiție care atunci refuza să intervină în cazul lui Sacco și Vanzetti.

Spre încântarea și mândria părinților săi, Huggins și-a luat examenul de intrare în barou în 1902, dar apoi i-a dezamăgit, refuzând să practice avocatura. S-a apucat de baseball profesionist, care în 1902 nu era o meserie cu mult mai respectabilă decât cea a fetelor de la bordel – sau, cel puțin, așa trebuie să li se fi părut părinților lui. În următorii 12 ani Huggins a jucat bine, deși nu excepțional, ca apărător la bază pentru Cincinnati Reds și St. Louis Cardinals, după care, în cele din urmă, a devenit jucător-antrenor și apoi doar antrenor la a doua echipă. În 1917, când a fost invitat să preia Yankees, a fost cam sceptic și reticent. Yankees erau o echipă mediocră și i se părea că ar fi un pas înapoi pentru el. Dar a câștigat campionatele din

1921, '22, '23 și '26, iar la mijlocul verii din anul 1927 se îndrepta în mod clar spre încă un trofeu. Deși nu era iubit de jucătorii lui, mai ales de Ruth, care se certa încontinuu cu el și îl poreclea „Puricele”, Huggins se purta frumos cu ei și avea încredere că vor lua decizii bune pe teren, spre deosebire de John McGraw de la Giants, care considera că jucătorii lui „nu sunt în stare să-și folosească creierul”. Cu Ruth avea uneori o răbdare de sfânt.

La New York locuia împreună cu sora lui și cu o mătușă într-un apartament de lângă Yankee Stadium. Nu s-a însurat niciodată. Și nici nu și-a împlinit visul de a avea un patinoar pentru role. Deși nimeni nu ar fi putut ști asta, în august 1927 Huggins mai avea de trăit doar doi ani.

Jucătorii mai prost plătiți din echipă – adică majoritatea – abia așteptau deplasările pentru că li se decontau aproape toate cheltuielile și primeau și o diurnă de patru dolari pe zi bani de drum, ceea ce însemna că puteau fie să trăiască ca belferii, fie să mai strângă cureaua și să bage în buzunar restul banilor. Din deplasările pe care le făceau într-un sezon, un jucător ca Julie Wera putea strânge chiar și 2 400 de dolari pe an.

În anii '20 trenurile aveau nume, ceea ce le dădea un aer de romantism și aventură: Broadway Limited, Bar Harbor Express, Santa Fé de Luxe, Empire State Express, Texas Special, Sunrise Special, Sunset Limited. După zborul lui Lindbergh, Pennsylvania Railroad a redeschis linia dintre St. Louis și coasta de est, botezând trenul, inevitabil, Spirit of St. Louis. Trebuie să menționăm că uneori numele erau mai romantice decât călătoriile în sine. Scenic Limited, care mergea de la St. Louis la Pueblo, Colorado, străbătea în principal nordul Kansasului, care nu prea se potrivea cu ideea de somptuozitate topografică a multora, nici măcar a celor din Kansas. Unele nume erau de-a dreptul înșelătoare. The New York, Chicago & St. Louis Railroad nu deservea de fapt terminalele menționate în denumirea companiei, ci se ocupa de o rută mai modestă, între Chicago și Buffalo. La fel, Atlantic Limited nu simțise niciodată mirosul mării, limitându-se să traverseze o dată pe zi nordul Minnesotei și statul Michigan.

Unele trenuri erau vestite pentru lipsa lor de confort – în California, Gold Coast era poreclit „Cold Roast” –, dar majoritatea făceau un oarecare efort să ofere servicii de calitate, iar cele mai bune erau de-a dreptul splendide. Cel mai remarcabil dintre toate era Twentieth Century Limited, care pleca de la Grand Central Station din New York în fiecare seară la ora

6, cu destinația Chicago. Limited avea un frizer și o coafeză, băi cu apă caldă, spălătorii, un vagon cu ferestre mari și cu măsuțe cu toate cele necesare scrisului și chiar și o stenografă care să scrie după dictare. Putea să parcurgă 1 544 de kilometri în 18 ore, dar după mai multe accidente, printre care și unul în 1916 în care și-au pierdut viața 26 de persoane, s-a adoptat o viteză mai prudentă, iar călătoria dura 20 de ore. Chiar și așa, Twentieth Century Limited era cea mai rapidă și mai confortabilă modalitate de a călători nu doar în America, ci oriunde în lume.

Cea mai extraordinară caracteristică a călătoriei cu trenul era multitudinea de opțiuni pe care le aveai. Deși frații Van Sweringen făcuseră mult pentru a consolida acest domeniu, era încă uluitor de fragmentat. În 1927 un pasager își putea cumpăra bilet la unul dintre cele 20.000 de trenuri regulate ale uneia dintre cele 1 085 de companii feroviare. Companiile utilizau adesea terminale, linii ferate și sisteme diferite de taxare, nu neapărat coordonate cu cele oferite de celelalte. Numai Clevelandul era deservit de șapte companii feroviare diferite.

Trenurile mergeau unde le duceau șinele fiecărei companii, ceea ce însemna că nu întotdeauna urmau cele mai scurte sau mai rapide rute. Lake Shore Limited, care mergea de la New York la Chicago, se îndrepta pe primii 240 de kilometri spre nord, către Canada, după care făcea brusc la stânga, la Albany, de parcă își venea brusc în fire. Adesea trenurile care acopereau distanțe lungi se fragmentau ori se combinau pe drum, într-un menuet complicat care le permitea să facă legătura cu altele. Suwanee River Special pleca în fiecare zi de la St. Petersburg, Florida, spre Chicago, dar în diferite puncte de pe traseu unele vagoane erau desprinse și atașate la alte trenuri care se îndreptau către Buffalo, Cleveland, Detroit și Kansas City. Lake Shore Limited se oprea la Albany ca să preia vagoane care veneau de la Boston și Maine și încă o dată la Buffalo pentru vagoane venite de la Toronto, iar la Cleveland unele vagoane erau detașate și trimise în Cincinnati și St. Louis, în timp ce restul trenului continua spre vest, către Chicago. Pentru pasageri, posibilitatea de a se trezi la Denver sau la Memphis când se așteptau de fapt să ajungă în Omaha ori Milwaukee adăuga un fior de nesiguranță călătoriilor lungi, în timp ce schimbările de macaz și recuplările de după miezul nopții însemnau că aproape nimeni nu putea pune geană pe geană. Romanticismul călătoriei nu era întotdeauna chiar evident pentru cei care îl simțeau pe pielea lor.

Ca să le distragă atenția pasagerilor și să mai câștige niște bani în plus pe o piață aglomerată, aproape toate trenurile puneau foarte mult accent pe mâncarea pe care o ofereau. Deși bucătăriile erau atât de strâmte, încât nu aveai loc nici să învârți o clătită, bucătarii ofereau o gamă extraordinară de feluri de mâncare. Pe trenurile companiei Union Pacific, numai pentru micul dejun călătorul mai pretențios putea alege dintre aproape 40 de feluri de mâncare – mușchi sau friptură de vită, cotlet de vițel sau de berbecuț, clătite din făină de grâu, macrou sărat fript, jumătate de pui, piure de cartofi, pâine din făină de porumb, șuncă, jambon, tot felul de cârnați și cârnăciori, plus ouă gătite în toate felurile – și celelalte mese ale zilei erau la fel de bogate. Pasagerii care călătoreau noaptea cu Midnight Limited pe ruta Chicago – St. Louis puteau chiar să se înfrupte dintr-un generos (și literal) „prânz la miezul nopții”.

Yankees călătoreau în vagoane speciale atașate la coada câte unui tren obișnuit, parțial pentru ca jucătorii să nu fie deranjați de suporterii, dar și pentru ca nici pasagerii să nu fie deranjați de sportivi, căci vagonul acestora din urmă era de departe cel mai gălăgios din orice tren. În anii '20 trenurile nu aveau sisteme de aer condiționat și, când era foarte cald, în general jucătorii stăteau în chiloți. Babe Ruth avea un compartiment separat, la fel ca și Huggins. Restul echipei împărțea un vagon comun cu paturi suprapuse despărțite de draperii – „blocuri de garsoniere pe roți”, cum li se spunea în glumă. Atunci când însoțea și Ruppert echipa, se mai atașa un vagon special pentru el. În toate deplasările, aveau o grămadă de timp să stea de vorbă, să joace cărți și să se prostească. Ruth juca bridge sau poker, la acesta din urmă mizând sume imense. Cei mai serioși sau mai studioși dintre jucători citeau ori scriau scrisori. Benny Bengough exersa la saxofon.

Cei de la Yankees se împărțeau în două biserițe când plecau în deplasare. Una era formată din petrecăreții Ruth, Bob Meusel, Waite Hoyt și Bengough, celălalt era grupul liniștit (uneori numit „de decor”) format din cei mai cuminiți. Printre aceștia se numărau Earle Combs, Wilcy Moore, Cedric Durst, Ben Paschal, Herb Pennock și Lou Gehrig.

Grupului mai gălăgios i se alătura adesea și reporterul Richards Vidmer de la The New York Times. Sportivii nu prea fraternizau de obicei cu reporterii, dar în cazul lui Vidmer făceau întotdeauna excepție pentru că era un tip atrăgător, activ și athletic, cam ca ei, dar care avea o viață mai interesantă și mai aventuroasă decât se puteau lăuda oricare cinci jucători la un loc. Fiul unui general de brigadă, Vidmer își petrecuse copilăria prin

toată lumea și se învârtise în cercuri înalte, unde se simțea ca peștele în apă. Putem aminti că Vidmer a fost cel care l-a văzut pe președintele Harding urinând într-un șemineu de la Casa Albă. Vidmer a devenit aviator în timpul Primului Război Mondial, s-a însurat cu fiica rajahului de Sarawak, unul dintre oamenii cei mai bogați din Extremul Orient, și a jucat golf și baseball profesionist înainte de a se apuca de jurnalism. Aprig și cu un farmec pe care femeile îl găseau irezistibil, a fost sursa de inspirație a unui roman foarte popular, *Young Man of Manhattan*, a cărei autoare, Katharine Brush, era o fostă iubită a lui.

Vidmer a fost poate și cel mai îngrozitor ziarist sportiv care a existat vreodată. Într-un interviu acordat la mulți ani după ce s-a retras din activitate, a recunoscut voios că rareori se întâmpla să ajungă la vreun teren de baseball înainte de a treia sau a patra repriză a meciului, iar câteodată apărea abia la a cincea sau a șasea. Scria niște texte penibile și care nu prezentau garanții. Iată cum descrie o zi în care Gehrig a reușit două homerun-uri, iar Ruth niciunul: „Pe când Ruth și ceilalți de la Yankees părăseau terenul după cinci ore de baseball în diferite grade de descurajare, flăcăul căruia-i zice Lou țopăia în culmea voioșiei, lovindu-și călcâiele foarte comic și fluierând un cântecel vesel”. Ei bine, Lou Gehrig nu era cu siguranță omul care să facă vreodată asemenea gesturi ostentative precum țopăitul voios și lovirea călcâielor. Sub pana lui Vidmer, un punct marcat de Ruth nu era un homerun, ci „o lovitură înțeleaptă”, iar mingea aflată în zbor nu era o minge aflată în zbor, ci „piele care a prins viață”. Tigers deveneau „Felinele Junglei”, brațul stâng, „turela de la babord”. Yankees erau mereu „Hugmen” (după Miller Huggins). Atunci când Ruth a reușit al 400-lea homerun din cariera sa, Vidmer a scris un articol emoționant în care povestea cum un plasator a încercat să-i ia mingea unui băiat din tribună care o prinsese, dar copilul se împotriva cu îndârjire pentru că voia să i-o dea personal lui Babe, iar când Ruth a auzit una ca asta, l-a chemat pe băiat la vestiar. Acolo a acceptat elegant darul acestuia, dându-i în schimb vreo șase mingi noi-nouțe, cu autograf. „Am avut exclusivitate asupra acestei povești”, a mărturisit Vidmer peste ani, „pentru că eu am născocit-o”.

La fel ca aproape toți ziariștii sportivi, nici el nu a scris vreodată ceva care să sugereze că vreun jucător ar fi făcut chiar și cel mai mic gest nelalocul lui, ceea ce în cazul lui Babe Ruth însemna o groază de omisiuni. În afară de faptul că nu voia să strice o prietenie strânsă, exista și un motiv practic al tactului de care a dat dovadă. Echipele din liga întâi le decontau

ziariștilor sportivi cheltuielile în timpul deplasărilor, ceea ce le afecta puternic loialitatea. Erau în esență PR-iștii echipei.

Nicio echipă care a jucat în deplasare nu a fost vreodată mai populară decât Yankees în vara anului 1927. 20.000 de spectatori au venit să-i vadă jucând cu White Sox într-o vineri după-amiază, la Chicago, de zece ori mai mulți decât cei care au urmărit trei zile mai târziu partida dintre Sox și Athletics, echipă aflată pe locul al patrulea. Yankees au atras 21.000 de spectatori la Cleveland, 22.000 la Detroit și chiar 8.000 în umilul St. Louis, unde nu prea erau suporterii – și asta în zile lucrătoare. De Ziua Muncii, la Boston, când lunga deplasare a celor de la Yankees se apropia de sfârșit, aproximativ 70.000 de oameni au venit la Fenway Park – depășind cu mult capacitatea acestuia – deși echipa-gazdă, Red Sox, era la 49 de puncte în urma echipei aflate pe locul întâi în clasament.

Toți suporterii din toate orașele erau atrași de același lucru – șansa de a-l vedea pe Babe Ruth în carne și oase și, eventual, de a fi martori la una dintre loviturile lui care trimiteau mingea în nori. Faptul că Ruth se afla într-o luptă strânsă cu tânărul nou-venit Lou Gehrig pentru recordul de homerun-uri era sarea și piperul care îi făceau pe oameni să stea cu sufletul la gură. Așa ceva nu se mai pomenise. La mijlocul lui august, Gehrig – lucru fără precedent, care nu era cu puțință – îl întrecuse pe Ruth cu 38 de homerun-uri la 36. Dar Ruth și-a revenit, executând niște lovituri grandioase la Chicago pe 16 și 17 august și egalându-l. Gehrig l-a întrecut iarăși pe 19 august, în meciul cu White Sox, dar Ruth l-a ajuns din urmă în ziua următoare, la Cleveland, scorul fiind din nou egal: 39 – 39.

Deja oamenii mai aveau puțin și făceau atac de cord. Pe 22 august, Ruth a reușit al 40-lea homerun; Gehrig l-a egalat peste două zile. Ruth a marcat homerun-urile cu numărul 41, apoi 42 pe 27 și 28 august, la St. Louis. Gehrig și-a revenit cu un triplu la St. Louis pe 29 august. Două zile mai târziu, întorși la New York, într-o partidă cu Red Sox, Ruth a înscris ultimul homerun din luna aceea. Când s-a încheiat luna august, Ruth avea 43 de homerun-uri, Gehrig 41. Față de cele 84 de homerun-uri ale lor, Red Sox se lăuda cu numai 28 în tot sezonul, iar Indians cu 26. Nicio altă echipă în afară de Yankees nu mai reușise vreodată 84 de homerun-uri într-un singur sezon – iar din sezonul ăsta nu se încheiaseră decât patru cincimi.

Trebuie spus că Ruth era departe de a-și doborî propriul record de 59 de homerun-uri pe care îl stabilise în 1921, dar, cu puțin noroc, putea ajunge la 50 – a treia oară când el sau altcineva ar fi atins acest jalon excepțional.

Dacă Gehrig nu își ieșea din mână, putea ajunge și el la 50. Așa că, la sfârșitul lui august, septembrie promitea să fie o lună foarte palpitantă pentru baseball. De fapt, nu bănuia nimeni cât de palpitantă avea să fie.

În timp ce Yankees călătoreau din oraș în oraș prin Vestul Mijlociu la sol, Charles Lindbergh străbătea cam aceeași regiune, dar pe cale aeriană. De la Detroit, a mers mai departe la Chicago, St. Louis, Kansas City, Wichita și St. Joseph, Missouri, după care s-a întors la Moline, Milwaukee și Madison, îndreptându-se în cele din urmă spre Minnesota, pentru ceea ce ar fi trebuit să fie întoarcerea sa triumfală acasă. Din păcate, nu prea a ieșit așa. În primul rând, a aflat că George Stumpf, cel care fusese asistentul său bine intenționat, dar nu foarte util de la aerodromul Roosevelt Field înainte de zborul spre Paris, tocmai murise într-un accident de avion în Missouri. Stumpf îl însoțise ca pasager pe un pilot militar pe nume C.C. Hutchinson, care își demonstra talentele într-o stațiune de pe malul unui lac, în apropiere de St. Louis, când avionul lui a agățat un catarg de steag și s-a prăbușit. Hutchinson a fost aruncat din cockpit și a scăpat fără răni grave. Stumpf a fost sugrumat violent de un cablu care i s-a încolăcit în jurul gâtului.

La Minneapolis și St. Paul, Lindbergh a fost „plimbat” cu o asemenea viteză pe traseul paradei, încât majoritatea privitorilor nu au apucat să vadă decât o pată neclară și impasibilă în locul eroului pe care îl așteptau. Pentru niște oameni care stăteau în picioare de câteva ore, împreună cu copiii lor entuziasmați, a fost o cruntă dezamăgire. „Mai bine să nu se mai facă nicio paradă decât una ca asta, în care eroul nu poate fi văzut cum trebuie”, bombănea The Minneapolis Tribune într-un editorial.

Ziarele începuseră să scrie că tot felul de hoți de buzunare și tâlhari se țineau pe urmele lui Lindbergh prin toată țara ca să profite de faptul că vizitele lui distrăgeau atenția autorităților. La Chicago, în timpul paradei, niște indivizi înarmați au intrat într-o bijuterie din State Street și au furat cu dezinvoltură 85.000 de dolari, în bani gheață și bijuterii. Acum s-a aflat groaznica veste că niște vânători de survenire pătrunseseră în casa familiei lui Lindbergh din Little Falls, care rămăsese goală după moartea tatălui său, de unde luaseră cărți, fotografii și alte obiecte personale de neînlocuit. Poate din acest motiv, când și-a vizitat orașul natal, Lindbergh a avut aproape tot timpul o expresie de încrâncenare mohorâtă, deși se poate să fi fost pur și simplu din cauză că era epuizat. Oricum, i-a ascultat politicos, dar fără nici urmă de emoție pe cei șase vorbitori, printre care și consulul Suediei din



Minneapolis, care au ținut niște discursuri interminabile în care îl copleșeau cu laude, după care s-a întors la avionul lui și, cu o față pe care se citea limpede ușurarea, a decolat spre Fargo și alte orașe din vest. Nu făcuse nici măcar o treime din turneul său prin țară. Nu-i de mirare că părea buimac.

Totuși, turneul său avea mult mai mult efect decât își dădea probabil seama. Pretutindeni ziarele publicau cu afecțiune durata zborurilor lui între orașe: Grand Rapids – Chicago, două ore și 15 minute; Madison-Minneapolis, patru ore; St. Louis – Kansas City, trei ore și 45 de minute. Pentru oricine care călătorise vreodată între orașele menționate, aceste durate erau de-a dreptul magice. În plus, Lindbergh făcea aceste călătorii uluitoare zi după zi, fără riscuri, fără întârzieri, ca o rutină, fără tam-tam și fără efort, de parcă era cel mai firesc lucru din lume să ajungi undeva pe calea aerului. Efectul cumulativ asupra percepțiilor oamenilor a fost profund. La sfârșitul verii, America era o națiune gata să zboare – o schimbare radicală, având în vedere că pentru majoritatea oamenilor, cu patru luni înainte, aviația nu însemna decât piloții care făceau cascadorii aeriene pe la bâlciuri și altele asemenea, iar Statele Unite nu păreau să aibă șanse să ajungă vreodată din urmă Europa. Indiferent dacă Lindbergh știa sau nu asta, turneul său prin America a schimbat mult mai mult viitorul aviației decât zborul său îndrăzneț până la Paris.

Marea ironie este că, atunci când America a devenit cu adevărat pregătită să decoleze, Charles Lindbergh nu mai voia să fie eroul nimănui.

## Septembrie Sfârșitul verii

*Câțiva evrei adaugă forță și caracter unei țări. Prea mulți creează haos.  
Și începem să fim prea mulți.*

Charles Lindbergh

## Capitolul 26

Dintre toate etichetele care au fost aplicate anilor '20 – Epoca Jazzului, Furtunosul Deceniu, Epoca Minunatului Nonsens –, una care nu a fost folosită, dar poate că ar fi trebuit, este Epoca Urii. Poate că nu a existat nicio altă perioadă în istoria Statelor Unite în care mai mulți oameni să nu

suporte mai mulți oameni din mai multe puncte de vedere și din mai puține motive.

Bigotismul era la ordinea zilei, reflex și aproape universal. La *The New Yorker*, Harold Ross a interzis folosirea sintagmei hârtie igienică din motive de gust (îi făcea greață), dar nu avea absolut nimic împotriva utilizării unor termeni precum cioroi și negrotei. În săptămâna care a precedat zborul lui Lindbergh la Paris, *The New Yorker* a publicat o caricatură cu o legendă îngrozitoare ce a făcut istorie: „Toți cioroii arată la fel pentru mine”.

În tinerețe, George S. Kaufman își pierduse slujba de la un ziar din Washington când patronul a venit într-o seară și a spus: „Ce caută evreul ăsta în redacția mea de știri locale?”. Bert Williams, un star afro-american de vodevil care a fost numit de W.C. Fields „cel mai amuzant om pe care l-am văzut vreodată”, era iubit de milioane de oameni și suficient de bogat ca să-și închirieze un apartament de lux în Manhattan, dar i s-a permis să locuiască acolo doar dacă folosea ușa din spate și liftul pentru marfă atunci când venea sau pleca. La Curtea Supremă, judecătorul James C. McReynolds avea atât de multe prejudecăți împotriva evreilor, încât refuza să vorbească cu alt judecător, Louis Brandeis, și insista să cerceteze niște hârtii sau chiar să citească un ziar de fiecare dată când Brandeis se adresa curții. La fel de nepoliticos era și cu Mabel Walker Willebrandt pentru că era femeie.

Nimic nu a surprins mai bine spiritul de ură generalizat din perioada aceea decât refacerea organizației Ku Klux Klan. Până de curând muribundă, aceasta a reapărut pe scena națională în anii '20 cu o vigoare și o forță de atracție pe care nu le avusese în vremurile sale de glorie de dinainte de război. Ku Klux Klan ura pe toată lumea, dar o făcea în moduri plănuite strategic pentru a reflecta prejudecățile specifice anumitor regiuni, așa încât țintele ei erau catolicii și evreii în Vestul Mijlociu, orientalii și catolicii în Vestul îndepărtat, evreii și sud-europenii în est și afro-americanii pretutindeni. La apogeul său, organizația avea cinci milioane de membri (unele surse afirmă că opt milioane), iar 75 de kongresmeni fie făceau parte din ea, fie aveau pe față legături cu aceasta. În mai multe orașe au fost aleși primari din Ku Klux Klan. Oklahoma și Oregonul aveau guvernatori care erau membri ai organizației. În Oregon Ku Klux Klan a fost cât pe ce să scoată în afara legii școlile catolice, iar în multe locuri catolicilor li s-a interzis accesul în consiliile de administrație ale unor școli sau spitale și afacerile catolicilor erau boicotate.

Pentru mulți, Ku Klux Klan a devenit aproape în aceeași măsură și o organizație socială, nu doar politică. La Detroit, mii de cetățeni veseli s-au adunat de Crăciun în fața primăriei, unde un Moș Crăciun îmbrăcat cu hainele de gală ale organizației le împărțea cadouri copiilor la lumina unei cruci în flăcări. În Indiana, o întrunire a membrilor organizației la un picnic – sau Klonklave, cum li se spunea, total aiuritor – a avut în program și un turnir la care au participat bărbați îmbrăcați în robele specifice și un acrobat, tot în ținută completă, care strângea într-o mână o cruce și în cealaltă un steag american în timp ce făcea acrobații pe sârmă.

Sub conducerea unui grăsan care se lăsase de școală în gimnaziu, pe nume David C. Stephenson, Ku Klux Klan a prosperat mai ales în Indiana. Acest stat se lăuda cu 350.000 de membri; în unele comunități chiar și jumătate dintre bărbații albi erau membri care plăteau cotizație. Incitați de Stephenson și de lingăii lui, cetățenii statului Indiana au devenit deosebit de receptivi la unele zvonuri anticatolice trase de păr. Mulți oameni din acest stat credeau că președintele Harding fusese otrăvit de catolici și că preoții de la Notre Dame University din South Bend stocau armament, pregătindu-se pentru o răzmeriță a catolicilor. În 1923 a apărut cel mai suprealist de improbabil dintre toate zvonurile, și anume că papa pune la cale să-și mute baza de operațiuni de la Vatican în Indiana. Potrivit mai multor surse, atunci când locuitorii orașului North Manchester au auzit că papa s-ar afla într-un anumit tren, 1.500 dintre ei au urcat în trenul respectiv cu gând să pună mâna pe suveranul pontif ca să-i dea în vileag conspirația. Negăsind pe nimeni care să semene cu un papă, gloata și-a îndreptat atenția către un comis-voiajor care vindea corsete, care era la îndemână și care a fost cât pe ce să aibă parte de o soartă nefericită, însă a izbutit să-i convingă pe torționarii săi că nu prea avea cum să pună la cale o lovitură de stat înarmat doar cu niște lenjerie întărită cu balene.

Prăbușirea organizației a fost neașteptat de bruscă, iar cel care i-a adus sfârșitul a fost durduliul și antipaticul Stephenson. În martie 1925, a invitat în oraș o tânără cumsecade pe nume Madge Oberholtzer. Spre extrema îngrijorare a părinților ei, Madge nu s-a mai întors acasă în seara aceea și nici în seara următoare. Când, în cele din urmă, Stephenson a adus-o înapoi, tânăra era în ultimul hal. Fusese bătută și abuzată cu sălbăticie. Îi fusese jupuită pielea de pe sâni și din zona genitală. Medicul și familia ei au aflat că Stephenson se îmbătase și devenise violent după ce o luase de acasă, o forțase să meargă cu el la un hotel și acolo o violase cu brutalitate de mai

multe ori. Copleșită de rușine și de disperare, Madge înghițise o doză fatală de clorură de mercur. Când a ajuns acasă, doctorii nu au mai putut face nimic pentru ea. S-a chinuit două săptămâni până a murit.

Stephenson era convins că poziția lui de șef al organizației Ku Klux Klan în Indiana avea să-l scape de acuzații și a fost extrem de surprins când a fost condamnat pentru răpire, viol și ucidere din culpă, sentința fiind închisoare pe viață. Ca să se răzbune, a dat publicității niște documente care dezvăluiau corupția de la cele mai înalte niveluri în Indiana. Primarul orașului Indianapolis și șeful Partidului Republican din acest stat au fost trimiși la închisoare pentru luare de mită. La fel trebuia să pățească și guvernatorul, dar a scăpat datorită unei manevre juridice. Toți membrii consiliului municipal al orașului Indianapolis au fost demiși și amendați, iar un judecător faimos a fost discreditat. Întreaga afacere era atât de murdară și de dezgustătoare, încât numărul de membri ai organizației a scăzut spectaculos pretutindeni, iar Ku Klux Klan a intrat într-un con de umbră. Nu a mai ajuns niciodată să fie o forță la nivel național.

În mod uimitor, Ku Klux Klan nu era cel mai periculos avanpost al bigotismului din America în această perioadă. Onoarea îi aparținea, oricât de extraordinară pare această afirmație, unei coaliții de savanți și oameni de știință. Încă de la începutul secolului, un mare număr de americani de seamă și educați erau preocupați, adesea obsesiv, de gândul că țara se umple de oameni periculos de inferiori și că trebuie luate măsuri urgente în acest sens.

Dr. William Robinson, un important medic din New York, vorbea în numele unei minorități foarte vocale atunci când a declarat că oamenii inferiori „nu au dreptul în primul rând să se nască, dar, dacă tot s-au născut, nu au dreptul să se perpetueze”. W. Duncan McKim, alt medic, autor al lucrării *Heredity and Human Progress*, sugera că „mijlocul cel mai sigur, mai simplu, mai blând și mai uman de a împiedica reproducerea celor pe care îi considerăm nedemni de acest mare privilegiu este o moarte ușoară și fără durere”.

Problema, după părerea multora, avea două aspecte. America producea mult prea mulți indivizi imperfecti din cauza înmulțirii nepăsătoare și nerestricționate, în timp ce introducea un volum aproape nelimitat de inferioritate suplimentară prin imigrația fără restricții a unor indivizi din țări înapoiate.

Aproape toată lumea avea o rasă pe care nu o putea suferi. Scriitorul Madison Grant îi disprețuia pe evrei din cauza „staturii lor pipernicite, a mentalității aparte și a concentrării înverșunate asupra propriului interes”. Frank J. Loesch, un membru al comisiei prezidențiale pentru ameliorarea infracționalității, credea că problema o constituie deopotrivă evreii și italienii, „evreii fiind creierul și italienii mușchii”. Charles B. Davenport, unul dintre cei mai importanți oameni de știință de la acea vreme, era suspicios față deși mai multe națiuni, afirmând că polonezii, irlandezii, sârbii, grecii și „iudeii” sunt mai puțin inteligenți și de încredere, că sunt mai înclinați spre depravare și violențe decât oamenii din rasa anglo-saxonă sau teutonică. După părerea lui Davenport, aceste neamuri nu puteau fi dezbărate de obiceiurile lor proaste, fiind implacabil condamnate de genele lor să fie dificile, distructive și proaste. Acești indivizi creau o Americă „cu pielea mai întunecată, mai mică de statură [și] mai înclinată spre infracțiuni ca furtul, răpirea, ultrajul, crima, violul și imoralitatea sexuală”. Madison Grant spunea că este o „sinucidere a rasei”.

Toate aceste opinii au fost îngrămădite în aceeași oală a noii științe pline de înțelepciune care se numea eugenie și care poate fi definită pur și simplu drept cultivarea științifică a unor ființe superioare. În aproape toată lumea, eugenia era un ideal inofensiv – o dorință bine intenționată de a produce oameni mai sănătoși, mai puternici, mai inteligenți –, dar în America a adoptat o direcție mai dură. A condus la credința sinistă că procrearea ar trebui să fie cumva reglementată și ghidată. Cum remarca un funcționar din cadrul Societății Americane de Eugenie, „americanii au mai multă grijă de felul cum se înmulțesc vitele și caii lor decât de propriii copii”. Eugenia a fost folosită pentru a justifica introducerea unor acorduri restrictive privind locurile în care puteau locui anumiți oameni, deportările forțate, privarea de anumite libertăți civile și sterilizarea involuntară a zeci de mii de oameni nevinovați. Rezultatele au fost îngrădirea severă a imigrării și practic eliminarea ei din anumite regiuni ale lumii. Aceasta a dus chiar, în cele din urmă, mai mult sau mai puțin direct, la compromiterea lui Charles Lindbergh, pilotul care înainte era fără pată.

Biblia eugeniei negative, cum a ajuns să fie numită în America, era înspăimântătoarea și populara *Passing of the Great Race* de Madison Grant, un avocat din New York (practica avocatura, deși nu avea studii), care a fost publicată pentru prima oară în 1916. Potrivit acesteia, singurul grup de

oameni cu adevărat valoros era ceea ce el numea „rasa nordică”, adică toți nord-europenii cu excepția irlandezilor. Europa se împărțea în trei categorii de oameni – nordici, alpini și mediteraneeni –, care erau tot mai degenerați pe măsură ce mergeai spre sud.

O problemă evidentă a teoriei lui Grant era că trebuia să explice cum reușiseră degenerații ăia să creeze Atena lui Platon și Socrate, Imperiul Roman, Renașterea și atâtea alte minuni ale trecutului. Explicația lui Grant era că în Grecia și Roma antice clasa conducătoare era formată din aheeni din nord, care de fapt nici măcar nu erau mediteraneeni, ci nord-europeni care migraseră spre sud. Toți marii artiști ai Renașterii, susținea Grant, erau „din tipul nordic... în mare parte având sânge gotic și lombard”. Toți ceilalți – adevărații italieni – erau proști, întârziați și vicleni, fiind condamnați genetic să rămână astfel pentru totdeauna.

Grant credea că orice gene degenerate introduse în populația generală nu aveau să se dilueze, devenind inofensive, ci urmau s-o compromită iremediabil. „Din încrucișarea oricăreia dintre cele trei rase europene și un evreu, iese un evreu”, explica el funest.

Deși nimic din toate acestea nu avea nici cea mai mică legătură cu genetica, așa cum era ea înțeleasă la vremea aceea, se pare că Grant spunea exact ceea ce voiau să audă o mulțime de oameni. Cartea sa a fost apreciată de *The American Historical Review*, *The Yale Review* și *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Henry Fairfield Osborn, președintele Muzeului de Istorie Naturală din New York și cel mai de seamă antropolog al țării, semna introducerea.

Printre cei care susțineau părerile lui Grant, în totalitate sau doar într-o anumită măsură, se numărau și economistul de la Yale Irving Fisher, neuropatologul de la Harvard E.E. Southard, A. Lawrence Lowell de la Harvard – cel a cărui comisie i-a condamnat la moarte pe Sacco și Vanzetti –, lidera mișcării pentru controlul populației Margaret Singer și Herbert Hoover, care îi antipatizase toată viața pe cei cu pielea oacheșă. În 1909, într-un raport întocmit pentru șefii lui, Hoover a afirmat că muncitorii negri și asiatici ar trebui evitați pentru că suferă de „o ordine mentală redusă”, „lipsă de coordonare și incapacitatea de a prelua inițiativa”. Punând accent pe experiența lui directă, Hoover conchidea că „un singur alb face cât doi-trei din rasele de culoare, chiar și la muncile cele mai simple din mine, cum ar fi săpatul sau transportarea manuală a vagonetelor”. Dacă Hoover și-a schimbat aceste păreri mai târziu, nu a arătat-o. În 1921, sub egida sa a avut

loc o conferință de eugenie găzduită de Muzeul Național de Istorie din New York și inspirată de *The Passing of the Great Race*.

O vreme, principiile eugeniei negative au fost practic omniprezente. La Expoziția Sescvicescentenară de la Philadelphia din 1926, Societatea Americană de Eugenie a avut un stand cu un contor mecanic care arăta că la fiecare 48 de secunde se năștea o persoană inferioară undeva în Statele Unite, în timp ce oamenii „de calitate superioară” veneau pe lume doar o dată la șapte minute și jumătate. Vitezele relative cu care se învâneau contoarele arătau într-un mod dramatic cât de rapid era națiunea copleșită de inferioritate. A fost unul dintre cele mai populare expozate de la acea expoziție.

Sediul spiritual al mișcării eugenice din America era Institutul de Eugenie, deschis în 1909 la Cold Spring Harbor, pe țărmul nordic din Long Island, în mare parte finanțat de genul de bogătași care își doreau să fie mai multe ființe superioare în mod inerent, ca ei înșiși, și mai puține de orice alt fel. (Proprietatea se afla la marginea domeniului familiei Tiffany, de mare renume în domeniul bijuteriilor.) Primul său director a fost Charles Davenport, un biolog care studiasse la Harvard. Davenport credea că se pot găsi explicații eugenice pentru orice aspect al condiției umane – obezitate, infracționalitate, înclinația de a minți sau de a înșela, chiar și tendința de a iubi marea. Sub conducerea lui Davenport, Institutul a realizat și mai multe studii privind efectele negative ale încrucișărilor interracial. După cum explica el, „se întâlnește adesea la mulatri o combinație de ambiție și entuziasm, pe de o parte, și inteligență redusă, pe de altă parte, așa încât hibridul este nefericit, nemulțumit de soarta lui și răzvrătit... Un popor hibridizat este un popor prost ticluit, un popor nemulțumit, agitat și ineficient”. Davenport susținea nu doar sterilizarea celor inferiori și imperfecti, ci chiar castrarea lor, pentru a eradica și dorințele odată cu capacitatea de reproducere, pentru mai multă siguranță.

Totuși, Davenport era întruchiparea compasiunii luminate în comparație cu tânărul său protejat, Harry H. Laughlin, care a fost poate cel mai mare nenorocit care a ajuns un respectat om de știință în America în secolul XX. Născut în 1880 la Oskaloosa, Iowa, Laughlin a absolvit North Missouri State Normal School, apoi a lucrat ca profesor și administrator de școală, dar a devenit interesat de reproducere și s-a înscris la Princeton ca să studieze biologia. În 1910 l-a cunoscut pe Davenport, care a fost atât de

încântat de zelul și devotamentul lui Laughlin față de eugenie, încât l-a făcut asistentul său la Institutul de Eugenie.

Crezul lui Laughlin era simplu: „Purificarea cu orice preț a lotului reproducător al rasei”. Cum notează Edwin Black în *War Against the Weak*, planul de atac al lui Laughlin avea trei aspecte: „sterilizarea, încarcerarea în masă și limitarea drastică a imigrației”. Pentru a promova aceste țeluri, Laughlin a creat un organism cu nume pompos, dar extrem de răzbunător: Comisia pentru Studierea și Raportarea celor mai Bune Mijloace Practice de Stopare a Germoplasmei Deficiente în Rândul Populației Americii, care își stabilea ca misiune eradicarea o dată pentru totdeauna a inferiorității reproductive din America. Comisia lui Laughlin era prezidată de David Starr Jordan, președinte la Stanford University, și din ea făceau parte oameni de știință și savanți din multe universități de top din America – Harvard, Princeton, Yale și University of Chicago, printre altele.

Printre membrii comisiei se număra și un strălucit, dar excentric chirurg francez, Alexis Carrel, de la Institutul Rockefeller din New York. Viziunile radicale ale lui Carrel despre eugenie – care sub anumite aspecte frizau nebunia – aveau să influențeze semnificativ, chiar periculos opiniile lui Charles Lindbergh, dar, din fericire, mai era până atunci.

Între timp, Laughlin încerca cu îndârjire să smulgă din rădăcini și să limiteze inferioritatea umană oriunde apărea aceasta. Comisia Camerei Reprezentanților pentru Imigrare și Naturalizare l-a folosit pentru consultanță specializată și l-a însărcinat să facă un studiu comparativ al degenerescenței diferitelor grupuri etnice. Pentru a-i convinge pe membrii comisiei că este nevoie de instituirea urgentă a unor reforme, Laughlin a umplut sala de ședințe a comisiei cu fotografii înfățișând tot felul de oameni cu deficiențe mentale cărora le curgea din gură, spunând că toți sunt imigranți intrați recent în țară, iar deasupra lor, pe un banner, scria: „Carierile germoplasmei viitoareii populații a Americii”.

Congresul nu s-a putut opune autorității comisiei și nici propagandei șocante a lui Laughlin, așa că în 1921 a votat rapid Legea Dillingham privind limitarea imigrației, urmată în 1924 de Legea privind originile naționale. Împreună, acestea au pus capăt politicii ușilor deschise pe care o avusese până atunci America față de imigranți. În 1927, cei deportați de pe Ellis Island erau mai mulți decât cei care intrau în țară.



Asta a rezolvat într-o oarecare măsură problema inferiorității importate, dar nu și pe cea a înapoierii generate pe plan intern, care era și ea de proporții considerabile.

Laughlin și susținătorii lui și-au îndreptat acum atenția către această provocare cu și mai mult entuziasm. Au efectuat teste pe eșantioane ample de populație, care au dat în mod repetat rezultate îngrijorătoare. Au raportat că până la 80% dintre deținuți și jumătate dintre soldați sunt săraci cu duhul. S-a calculat că numai în New York sunt 200.000 de persoane retardate mental. În total, se credea că aproximativ o treime din populația Americii era periculos de înapoiată.

După părerea lui Laughlin, soluția era sterilizarea în masă. El credea nu doar în sterilizarea nebunilor și a celor cu deficiențe mentale, ci și a orfanilor, a vagabonzilor, a săracilor, a surzilor și a orbilor – „zecimea cea mai lipsită de valoare a populației noastre actuale”, cum s-a exprimat, cu o lipsă oarecum evidentă de compasiune.

În 1927, problema libertății pe care și-o putea lua statul în aplicarea sterilizării s-a acutizat odată cu procesul numit Buck contra Bell. Era vorba despre o fată de 17 ani din statul Virginia pe nume Carrie Buck, diagnosticată cu retard mental, care dăduse recent naștere unei fete – copil din flori –, apoi fusese internată în Colonia Statului Virginia pentru Epileptici și Debili Mentali de la Lynchburg. Mama sa era deja pacientă a acestei instituții. În 1924 Carrie Buck a fost propusă pentru sterilizare de directorul instituției, dr. John H. Bell (de unde Buck contra Bell).

Cazul era construit pe argumentul că nu doar Carrie Buck era incompetentă din punct de vedere mental, ci și mama și fetița ei – trei generații de persoane cu deficiențe. S-a argumentat că familia aceasta era în mod clar incapabilă să producă altceva decât deficienți mental și că ar trebui sterilizată pentru binele ei și pentru binele societății. Dovezile împotriva familiei lui Carrie erau covârșitoare. Laughlin a depus mărturie împotriva familiei Buck, deși nu o văzuse și nu o examinase niciodată pe niciuna dintre membrele ei. Conform declarației sale, Carrie Buck făcea parte dintr-o „clasă proastă, ignorantă și inutilă” de sudiști și trebuia împiedicată să mai aibă și alți copii doar pentru că aparținea acestei clase.

Acuzația de retard mental adusă lui Vivian, fetița cui Carrie, s-a bazat exclusiv pe raportul unui asistent social care a examinat copila și căruia i s-a părut că ceva „nu e tocmai normal” la ea, adăugând însă: „Ar trebui să precizez că este posibil ca această concluzie a mea să fie influențată de

faptul că o cunosc pe mamă”. La vremea aceea fetița avea doar 6 luni; nu exista niciun test pentru determinarea capacității mentale a unei persoane de vârstă atât de mică. De fapt, s-a demonstrat mai târziu că Vivian avea o inteligență normală, poate chiar peste medie. A murit din cauza unei tulburări intestinale la vârsta de doar 8 ani, dar rezultatele sale la învățătură de până atunci arată că era cât se poate de capabilă, iar o dată a ajuns chiar la panoul de onoare. Nici Carrie Buck nu era propriu-zis retardată. Citea ziare în fiecare zi și era și ea pasionată de noua modă a cuvintelor încrucișate. Un universitar care a discutat mai târziu cu Buck a descris-o astfel: „Nu e o femeie sofisticată, [dar] nici bolnavă mental sau retardată”.

Cu toate acestea, atunci când i s-a aplicat noua versiune de la Stanford a testului Binet-Simon, care în cele din urmă a devenit testul IQ de astăzi (și este interesant faptul că testul IQ a fost inventat nu pentru a stabili cât de inteligenți sunt oamenii, ci cât de proști), s-a stabilit că Carrie Buck avea vârsta mentală de 9 ani, în timp ce mama ei nu ajungea nici măcar la 8. Oficial, amândouă intrau în categoria „idiotilor”.

Cazul a ajuns până la Curtea Supremă a Statelor Unite în primăvara anului 1927. Curtea a decis sterilizarea lui Carrie Buck, cu opt voturi pentru și unul împotrivă. Opinia majorității a fost exprimată de Oliver Wendell Holmes Jr., de 86 de ani – un om atât de longeviv, încât luptase ca infanterist în Războiul Civil.

Holmes a rezumat situația cât se poate de concis: „Carrie Buck este o albă slabă la minte. E fiica unei femei slabe la minte din aceeași instituție și mama unui copil din flori care este și el slab la minte”. A fost de acord cu Laughlin că sterilizarea este necesară în societate „ca să nu fim îngropați în incompetență până peste cap”. Apoi a oferit o soluție: „Este mai bine pentru toată lumea dacă, în loc să aștepte să execute progeniturile degenerate după ce comit niște crime sau să le lase să moară de foame din cauza imbecilității lor, societatea îi poate împiedica să se perpetueze pe cei care sunt în mod vădit inadecvați. Principiul care stă la baza vaccinării obligatorii este suficient de larg pentru a acoperi și legarea trompelor uterine”.

După care a venit concluzia de mare răsunet care este citată mereu: „Trei generații de imbecili sunt de ajuns”.

Un singur magistrat, Pierce Butler, a avut altă părere decât majoritatea și nu a oferit niciun aviz scris în care să se explice. Holmes a fost susținut de toți ceilalți magistrați, printre care președintele Curții Supreme și fostul

președinte al Statelor Unite William Howard Taft și liberalul Louis D. Brandeis.

Grație acestei hotărâri, acum statele aveau dreptul de a supune cetățeni sănătoși unor intervenții chirurgicale împotriva voinței lor – libertate care nu mai fusese niciodată acordată în niciuna dintre țările avansate. Și totuși, acest caz nu a atras atenția aproape deloc. The New York Times l-a pomenit în treacăt în pagina 19. The

News Leader din Richmond, Virginia, unde chestiunea era o știre locală, nici măcar nu l-a amintit.

Încetul cu încetul, oamenii au început să se întoarcă împotriva eugeniei negative. Mulți geneticieni serioși, ca Thomas Hunt Morgan de la Columbia University, nu voiau să aibă nicio legătură cu aceasta, iar în vara anului 1927 Harvardul a refuzat discret o donație făcută cu scopul de a se crea în cadrul universității o catedră de eugenie.

Totuși, Harry H. Laughlin părea de neoprit. A devenit tot mai ostil față de epileptici – lucru ciudat, privind retrospectiv –, insistând că aceștia ar trebui să fie ori sterilizați, ori închiși undeva în perioada lor fertilă. Ciudățenia constă în faptul că astăzi se știe că și Laughlin era epileptic, deși ascundea asta. Uneori, la Cold Spring Harbor mai avea crize, pe care colegii lui le treceau cu vederea sau le acopereau, în timp ce îi condamnau pe alți bolnavi.

În anii '30, Laughlin a semănat vânt și avea să culeagă furtună: a început să stabilească relații calde cu nou-apăruții naziști din Germania, dintre care unii au venit la Cold Spring Harbor ca să studieze metodele și descoperirile americanilor. În 1936, Universitatea din Heidelberg i-a acordat lui Laughlin titlul de doctor honoris causa pentru dedicarea lui în ce privește purificarea rasială. În anul următor Laughlin și Cold Spring Harbor au devenit distribuitorii în Statele Unite ai unui documentar nazist intitulat Cei afectați de boli ereditare, care argumenta că menținerea în viață a retardatilor nu este decât sentimentalism stupid.

Asta a fost picătura care a umplut paharul pentru mulți. La o convenție din New York a Congresului Evreilor din America, vorbitorul principal, Bernard S. Deutsch, l-a atacat pe Laughlin în termeni foarte duri. „Teoria «purificării rasiale» elaborată de dr. Laughlin este la fel de periculoasă și de falsă ca și teoriile despre rasa ariană purificată avansate de naziști, cu care se aseamănă suspect de mult”, a spus Deutsch. Institutul Carnegie, principala sursă de finanțare a Institutului de Eugenie, l-a numit pe Herbert

Spencer Jennings, un respectat genetician de la John's Hopkins University, să verifice lucrările lui Laughlin. Spencer a descoperit că Laughlin falsificase date, manipulasă rezultate pentru a susține concluzii rasiste și în general comitea fraude în domeniul științei de peste un sfert de secol. Laughlin a fost obligat să plece de la Institut și acesta a fost efectiv închis în 1938. Laughlin s-a retras în Missouri, dar deja făcuse foarte mult rău.

În total, cel puțin 60.000 de persoane au fost sterilizate în urma eforturilor lui Laughlin. La apogeul acestei mișcări, în anii '30, existau legi privind sterilizarea în aproximativ 30 de state, deși doar Virginia și California le-au aplicat pe scară largă. Semnificativ este poate și faptul că legile privind sterilizarea sunt astăzi înscrise în analele a 20 de state.

La sfârșitul lui septembrie 1927, Carrie Buck, nemaivând nicio opțiune, a fost programată pentru sterilizare, procedura fiind efectuată în luna următoare. A fost sterilizată și sora ei, dar fără să știe ce se întâmplă. I s-a spus că este tratată de apendicită.

## Capitolul 27

*În primăvara anului 1927, chiar înainte ca procesul Snyder-Gray să capteze atenția lumii, o poveste șocantă a ocupat prima pagină a cotidianului The New York Times. Un semn al importanței sale a fost că Times i-a așezat titlul pe șapte rânduri:*

NIȘTE VORBITORI AFLAȚI LA MARE DISTANȚĂ AU FOST  
VĂZUȚI  
ȘI AUZIȚI AICI  
ÎN CADRUL UNUI TEST AL TELEVIZIUNII  
CA O FOTOGRAFIE CARE A PRINS VIAȚĂ

Fața lui Hoover  
văzută clar în timp ce vorbește  
la Washington

PENTRU PRIMA DATĂ ÎN ISTORIE

Imaginile sunt transmise prin cablu  
și radio sincronizate  
cu vocea vorbitorului

UZUL COMERCIAL ESTE ÎNDOIELNIC

Dar șeful companiei AT & T îl consideră un nou  
pas în cucerirea naturii  
după ani de cercetări

Articolul povestea că niște reporteri și oficiali de la Laboratoarele Bell ale companiei AT & T din Bethune Street, Manhattan, urmăriseră uimiți cum o imagine transmisă în direct a ministrului Comerțului, Herbert Hoover, aflat la Washington, s-a materializat în fața ochilor lor, pe un ecran de sticlă cam cât un post-it de astăzi.

„A fost anihilată o distanță de peste 300 de kilometri care îl despărțea pe vorbitor de publicul său”, se minuna reporterul anonim. Ascultătorii puteau chiar să audă discursul lui Hoover. „Geniul uman a eliminat acum impedimentul distanței”, rostea ministrul Comerțului grav și pompos.

„În clipa în care se auzea fiecare silabă, pe ecranul din încăperea unde avea loc demonstrația se vedeau buzele vorbitorului mișcându-se și expresia feței modificându-se”, explica reporterul de la Times. „Parcă o fotografie prinsese brusc viață și începuse să vorbească, să zâmbească, să dea din cap și să se uite într-o parte și-n alta”.

Domnul Hoover a fost urmat de un comic pe nume A. Dolan, care mai întâi a povestit niște anecdote cu accent irlandez, după care și-a mânăjit repede fața cu niște sulimanuri negre și s-a întors cu „o nouă serie de glume în dialectul negrilor”. Și acest moment a fost considerat excelent din punct de vedere vizual.

Se pare totuși că reporterul a fost luat de val, pentru că echipamentul companiei AT & T nu era capabil să transmită imagini foarte clare. Realizând asta, AT & T a abandonat curând orice încercare de a cuceri teritoriul televiziunii, lăsându-le calea deschisă altora – și au fost mulți.

Ca idee teoretică, televiziunea exista deja de ceva timp. Încă din 1880, un inginer francez pe nume Maurice Leblanc a observat că se pot transmite imagini linie cu linie pentru că imaginea rămâne pe retină cam o zecime de secundă, astfel încât ochiul poate fi păcălit să vadă imagini întregi când de fapt ele sunt intermitente. De aceea vedem filmele ca pe o curgere continuă, și nu sub forma a mii de cadre individuale. Asta simplifică foarte mult problema transmisiei.

Patru ani mai târziu, un german pe nume Paul Nipkow a inventat un sistem care utiliza un disc rotativ pentru scanarea imaginilor, transmițându-le mai departe către un senzor prin niște găuri din disc plasate la anumite intervale calculate. Era o idee complicată și Nipkow nu a reușit să facă sistemul să funcționeze, dar discul său a devenit standardul pe care s-au bazat toate încercările ulterioare de a crea televiziunea. Cuvântul televiziune a fost inventat de un inginer franco-rus, Konstantin Perski, în 1900, la Expoziția Mondială de la Paris, deși la început s-au folosit multe nume pentru tot felul de dispozitive – iconoscop, radiovizor, ochi electric, chiar și telescop electronic.

În anii '20 se considera că soluția va fi descoperită curând de echipele de la Laboratoarele Bell și General Electric în Statele Unite sau de Charles Francis Jenkins din Baltimore ori de John Logie Baird din Marea Britanie.

În ciuda tuturor eforturilor și așteptărilor, nimeni nu știa foarte bine la ce avea să folosească televiziunea. În general, se aprecia că aplicațiile aveau să fie mai ales practice. Scientific American, într-un articol intitulat „Imagini

în mișcare prin radio”, prevestea că televiziunea va fi un dispozitiv de prevenire a infracționalității. „Un individ suspectat că ar fi comis o infracțiune ar putea apărea simultan în o mie de secții de poliție pentru a fi identificat”, își imagina publicația. AT & T o vedea nu ca pe un mijloc de distracție, ci ca pe o modalitate prin care oamenii care vorbeau la telefon s-ar fi putut vedea unii pe alții.

Doar Charles Francis Jenkins a înțeles clar ce putea oferi televiziunea. „Noua mașinărie va aduce în casele oamenilor... filme, opere și imagini în direct ale unor activități de zi cu zi”, a anticipat el. Deși acum dat uitării – nici măcar nu este inclus în American Dictionary of National Biography –, Jenkins a fost un mare inventator. Deținea peste patru sute de brevete, multe ale unor dispozitive funcționale, dintre care folosim și astăzi o parte. Dacă ați băut vreodată ceva dintr-un pahar conic de hârtie, ați folosit un produs inventat de Jenkins. Dar o invenție care nu avea să meargă niciodată era radiovizorul, cum îl botezase el. Chiar dacă ar fi reușit să-l pună în funcțiune, ceea ce nu s-a întâmplat, nu ar fi putut transmite decât 48 de linii dintr-o imagine, ceea ce nu era de ajuns, pentru că obiectele ar fi părut doar niște pete neclare și întunecare. Ar fi arătat ca și cum te-ai fi uitat la ceva printr-un geam acoperit de gheață.

Dar era perioada de un optimism delirant a anilor '20 și, cu toate că Jenkins nu avea un produs pe care să-l vândă sau altceva mai concret decât speranța vagă (și până la urmă nerealizabilă) că pe baza sistemului său s-ar putea dezvolta într-o zi ceva mai atrăgător din punct de vedere comercial, a înființat o companie, care în scurt timp valora peste zece milioane de dolari.

Cam același gen de optimism exagerat învăluia și eforturile lui John Logie Baird, un scoțian din Londra. Într-un apartament de la mansardă, în Soho, Baird a făcut o serie de invenții care în mare parte nu foloseau la nimic, inclusiv niște papuci gonflabili și un aparat de ras din sticlă (ca să nu ruginască). Viața lui personală era la fel de ieșită din comun, în sensul că el și încă un bărbat împărțeau atențiile unei femei care fusese cândva iubita lui Baird, acum era a doua soție a celui alt tip și descoperise că îi este imposibil să aleagă între ei doi. În stilul britanic caracteristic, acest ménage à trois a fost convenit de cei trei la o ceașcă de ceai.

Ca inventator, Baird era inspirat și neobosit, dar se lupta mereu cu lipsa de fonduri. Majoritatea prototipurilor lui erau încropite din tot felul de obiecte reciclate și alte resturi. Primul lui disc Nipkow era făcut din capacul unei cutii de pălării de damă. Lentilele erau niște faruri de bicicletă.

Gândindu-se că ar putea obține o rezoluție mai bună prin proiectarea imaginilor printr-un ochi uman adevărat, s-a dus la spitalul de oftalmologie Charing Cross, întrebând dacă pot să-i dea niște ochi. Un medic, crezând că este un anatomist calificat, i-a dat unul. Baird, cu ochiul în buzunar, a urcat într-un autobuz și s-a dus acasă, dar a descoperit că nervul optic era inutil fără aport sangvin și, oricum, atunci când a fixat ochiul în mașinăria lui, l-a storcit atât de rău, încât a fost nevoit să-l arunce la gunoi.

Dar a perseverat și în 1925, în laboratorul său, a reușit să transmită pentru prima dată în lume imaginea recognoscibilă a unei fețe umane. Baird avea talent și ca agent de presă – unul dintre trucurile lui a fost să pună un televizor funcțional într-o vitrină a magazinului universal Selfridges, atrăgând atâția oameni, încât au blocat traficul – și asta i-a adus un val de sponsorizări. În 1927, Baird se afla la conducerea unei companii care avea aproape două sute de angajați. Nu era mare corporatist și detesta faptul că era obligat să dea socoteală unui consiliu de administrație. Ajungând să-l antipatizeze foarte tare pe sir Edward Manville, emfaticul președinte pe care i-l impuseseră investitorii săi principali, Baird a pus să i se construiască un laborator care avea în mod intenționat o intrare foarte îngustă. Prima dată când i-a făcut o vizită, Manville, care era destul de corpulent, s-a înțepenit în ușă, trebuind să fie împins din spate. Cum își amintea Baird mândru, „a rămas fără mai mulți nasturi de la vestă, și-a scăpat trabucul pe jos și l-a călcat în picioare”, iar după aceea nu a mai dat niciodată pe la laborator.

Neajunsul ineluctabil al sistemului Nipkow, după cum a descoperit Baird, extrem de frustrat, era că necesita două discuri mari care făceau foarte mult zgomot când se învâneau – unul care să transmită semnalul, altul ca să-l primească – și nu putea genera decât cel mult o imagine micuță. Pentru o imagine de 25 de centimetri pătrați ar fi fost nevoie de șase discuri rotative cu diametrul de aproape doi metri – chestie pe care nu ar fi vrut prea mulți s-o aibă în sufragerie. Discurile puteau fi și periculoase, după cum a aflat pe pielea lui un om de știință din laboratorul lui Baird care s-a aplecat prea mult deasupra lor, prinzându-și barba lungă și albă în mecanism.

Realitatea pe care Baird și toți ceilalți implicați în televiziunea mecanică nu au putut niciodată s-o depășească era că discurile rotative pur și simplu nu puteau asigura claritatea imaginii necesară pentru ca televiziunea să poată deveni viabilă din punct de vedere comercial. Practic, era imposibil să se producă mai mult de 60 de linii de imagine, iar ecranul de vizualizare nu



putea fi mai mare decât un suport de pahar. Cu toate acestea, Baird a perseverat și în vara anului 1927 obținuse cam cel mai bun prototip pe care îl permitea sistemul lui.

Pe 8 septembrie, la doar cinci luni și ceva după ce Laboratoarele Bell făcuseră prezentarea cu Herbert Hoover, The New York Times scria despre altă demonstrație incitantă a televiziunii, care avusese loc în Anglia. În fața reporterilor, Baird și-a folosit sistemul mecanic pentru a transmite imaginea lui în direct la peste 300 de kilometri, din Leeds până la Londra. Imaginea lui era clară, dar era enervant de mică la numai șase centimetri pe șapte; iar când era mărită cu ajutorul unei lentile speciale, își pierdeă toată claritatea.

De fapt, fără ca Baird, The New York Times și tot restul lumii să știe, televiziunea se născuse deja cu o zi înainte în îndepărtata Californie, când un tânăr cu splendidul nume Philo T. Farnsworth, cel mai mare inventator de care majoritatea oamenilor nu au auzit niciodată, a folosit tuburi catodice și un fascicul electronic pentru a produce o imagine care chiar promitea să transforme televiziunea într-o realitate încântătoare.

Philo Farnsworth, „părintele uitat al televiziunii”, s-a născut în 1906 într-o casă de bârne din Utah. Părinții lui, niște mormoni pioși, s-au mutat cu familia la o fermă din Idaho la puțin timp după aceea, iar acolo, în decorul idilic al văii râului Snake, micul Philo a avut o copilărie fericită. Era extrem de isteț și devora orice carte de știință și tehnologie care îi cădea în mână. În vara anului 1921, în timp ce ara ogrorul tatălui său, Philo, care împlinise 15 ani, a avut o epifanie științifică. Tocmai citea despre teoria lui Einstein legată de electroni și efectul fotoelectric și i-a venit ideea că niște fascicule electronice ar putea baleia un ecran într-o mișcare de du-te-vino, cam cum ara el câmpul tatălui său, câte o linie o dată, alternând direcțiile. În doar câteva luni a conceput un plan viabil de transmitere a imaginilor pe cale electronică. A făcut și o schiță, pe care i-a arătat-o profesorului său de chimie de la liceu, Justin Tolman. Din fericire pentru Farnsworth, Tolman a fost atât de impresionat, încât a păstrat desenul. Mai târziu acesta a putut confirma că Farnsworth era autorul invenției.

Pentru că nu avea bani, Farnsworth nu a dus mai departe ideea, văzându-și de școală; a terminat liceul, s-a însurat cu iubita lui și s-a înscris la Brigham Young University din Salt Lake City. Într-o zi întâmplarea a făcut să stea de vorbă cu doi tineri afaceriști din San Francisco, care au fost impresionați de ideile sale și s-au oferit să investească 6.000 de dolari – adică toate economiile lor puse la un loc – în acest proiect și să-l ajute să

obțină un împrumut de la bancă. Cu banii aceștia, Farnsworth și-a încropit un mic laborator pe Green Street, în San Francisco. Nu avea decât 20 de ani – era prea tânăr, după cum a descoperit, ca să semneze contractul pentru împrumut.

Farnsworth și-a depus primele cereri pentru patentarea televiziunii în ianuarie 1927. Construirea unui sistem de televiziune funcțional era o provocare aproape absurdă. Unele piese nu se găseau de cumpărat în magazine – majoritatea nici nu existau decât în creierul fertil al lui Farnsworth –, așa că fiecare clapetă strălucitoare și fiecare tub zumzăitor au trebuit să fie proiectate și construite de la zero. Farnsworth și o mică echipă adunată de el au lucrat cu febrilitate, iar la începutul lunii septembrie erau gata să transmită primele imagini din istorie folosind aparate electronice. Imaginea nu era decât o simplă linie orizontală și Farnsworth nu a reușit s-o transmită decât până în încăperea alăturată, așa că îi lipseau romantismul și înfiorarea creațiilor lui Baird sau ale celor de la AT & T. Dar avea ceva ce invențiilor rivale le lipsea: viitor.

Sistemul lui Farnsworth se baza pe ceva care se numea cameră cu decupaj al imaginii, care îi permitea să deseneze (ca să zic așa) imagini pe un ecran scanându-le electronic linie cu linie – și s-o facă atât de rapid, încât creierul să fie păcălit că ceea ce vede ochiul este o serie de imagini continue. Chiar și în primele sale versiuni, sistemul lui Farnsworth avea 150 de linii și o claritate pe care nu o putea obține vreodată un sistem mecanic.

Deși lumea încă nu știa nimic despre invenția lui Farnsworth, cei care se pricepeau la electronică au aflat curând de ea și au venit să admire minunea. Printre vizitatori s-a numărat și fizicianul Ernest Lawrence, care s-a uitat fascinat la o piesă a dispozitivului lui Farnsworth numită „multipactor”, care concentra niște fascicule de electroni și le proiecta în rafale, multiplicându-le intensitatea. Inspirat, Lawrence s-a întors la Berkeley și a creat primul accelerator de particule din lume.

Până la urmă, Farnsworth a obținut 165 de patente, inclusiv pentru toate elementele importante ale televiziunii moderne, de la scanarea și convertirea imaginii până la transmiterea unor imagini în direct la distanțe mari. Dar singurul lucru care îi lipsea era modalitatea de a comercializa tot acest sistem.

Aici intră în scenă David Sarnoff.

Lumea lui Sarnoff era radioul. Din punct de vedere tehnic, nu știa absolut nimic despre televiziune – de fapt, nici despre radio nu știa mare

lucru –, dar avea două calități care lui Farnsworth îi lipseau cu desăvârșire: talent la afaceri și viziune. El era singurul care putea transforma televiziunea dintr-o noutate interesantă de laborator în ceva ce și-ar fi dorit toată lumea să aibă la trei metri de canapeaua din sufragerie.

Sarnoff s-a născut într-un sat sărac din Rusia, pe actualul teritoriul al Bielorusiei, dar s-a mutat împreună cu familia în Lower East Side, la New York, în 1900, când avea 9 ani. Chiar era de la țară: înainte să ajungă în America, nu mai văzuse în viața lui un drum asfaltat. Acum se afla în cel mai dinamic oraș din lume. Sarnoff a învățat limba engleză, s-a lăsat de școală la 14 ani și a plecat să-și pună amprenta asupra acestei lumi. S-a angajat pe un post de curier la filiala americană a companiei Marconi, unde a ajuns foarte priceput în operarea telegrafului. Toată viața a pretins că a fost primul om care a recepționat și a transmis mai departe vestea despre scufundarea Titanicului, de la un birou din magazinul universal al lui Wanamaker. Potrivit lui Sarnoff – și varianta lui Sarnoff nu se intersecta adesea decât foarte vag cu ceea ce s-a întâmplat în realitate –, a rămas la post 72 de ore, coordonând aproape singur toate eforturile de salvare.

În 1919, divizia americană a companiei Marconi a fost preluată de o nouă companie, numită Radio Corporation of America. Sarnoff – tânăr, ambițios, oportunist din instinct – a devenit rapid stăpânul noului mijloc de comunicare în masă. A făcut radioul popular și profitabil – două calități pe care nu le avea în 1920. La vremea aceea radioul era o noutate incitantă, dar un aparat de radio era și o investiție costisitoare, iar oamenii nu erau deloc siguri că merită banii, mai ales că singurul program disponibil era oferit de o bancă, o agenție de asigurări sau o fermă de păsări din localitate.

Companiilor care fabricau radiouri nu le păsa ce ascultă oamenii sau dacă ascultă ceva, atât timp cât aparatele se cumpărau. În mod uimitor, Sarnoff se pare că a fost singurul care și-a dat seama că oamenii nu aveau să cumpere radiouri dacă nu exista ceva interesant de ascultat. A realizat că, pentru a avea succes, radioul trebuia să fie organizat, profesionist și mai ales distractiv. Ca o demonstrație a potențialului pe care îl avea radioul, a aranjat o transmisiune a finalei dintre Dempsey și Carpentier pe 2 iulie 1921. Sarnoff s-a gândit că, dacă oamenii își vor da seama că pot asculta transmisiuni în direct de la evenimente interesante chiar în momentul în care aveau loc acestea, se vor îngrămădi să cumpere radiouri. În acest scop, a pus să fie montate niște difuzoare în diferite locuri unde oamenii puteau asculta meciul fără să plătească nimic. În Times Square s-au adunat zece

mii de ascultători, la fel și în alte locuri. Totuși, din cauza unei defecțiuni tehnice, nu s-a transmis în direct de pe ring. Detaliile luptei au fost transmise prin telegraf către un studio din Manhattan, unde un crainic recrea meciul pornind de la câteva amănunte sumare și folosindu-și la maximum imaginația. Asta au auzit mulțimile. Nici nu mai conta. Oamenii au crezut că ascultă meciul în direct. Ideea că puteau afla ceea ce se întâmplă în momentul în care se întâmplă li se părea multora un miracol aproape ireal.

În momentul acela, radioul a prins aripi. La vremea când a avut loc meciul dintre Dempsey și Carpentier, exista un radio în una din 500 de case americane. În mai puțin de cinci ani, proporția a ajuns la una din 20. Până la sfârșitul deceniului, radioul avea să pătrundă în aproape toate casele. Nu se mai întâmplase niciodată ca un produs de să fie acceptat de toată lumea într-un timp atât de scurt.

Pentru a ameliora standardele de emisie și a asigura dominația RCA în acest domeniu, Sarnoff i-a convins pe șefii lui să se unească cu Westinghouse și General Electric pentru a forma o rețea de stații radio, National Broadcasting Company. Transmiterea cu succes de către NBC a unor evenimente importante – nu în ultimul rând a sosirii lui Lindbergh la Washington din iunie 1927 – a fost atât de impresionantă, încât a determinat crearea unei a doua rețele, Columbia Broadcasting Sistem, care a început să emită acum, în septembrie 1927. Principalul său investitor era Columbia Phonograph Corporation, care voia să vândă mai multe discuri de fonograf.

Transmiterea prin intermediul rețelelor s-a dovedit a fi extrem de costisitoare. Radioul, spre deosebire de restul mass-mediei de divertisment, era singurul care nu percepea taxe pentru conținutul transmis. Odată ce îți cumpărai un radio, puteai asculta la nesfârșit și gratis toate emisiunile care te interesau. Pe deasupra, programele erau dezamăgitor de efemere. Filmele puteau fi proiectate din nou, piesele de teatru puteau fi jucate de nenumărate ori, dar la radio o piesă, un concert sau un spectacol de varietăți era difuzat o singură dată și gata. Chiar dacă putea fi înregistrat, nimeni nu voia să asculte același lucru în fiecare seară, așa că radioul trebuia să producă tot timpul alte materiale, adesea la costuri amețitoare. Directorii de la NBC au descoperit îngroziți că cele două emisiuni regulate care transmiteau operă costau rețeaua 6.000 de dolari pe săptămână. Era extrem de greu de scos un profit, încât unii din interior au început să se întrebe dacă radioul avea un viitor pe piață.

Soluția evidentă, vânzarea de publicitate, a prins ciudat de lent. La început, emisiunile, dacă aveau vreun conținut comercial, doar menționau numele sponsorului, fără să prezinte niciun fel de oferte. Radioul comercial a avut de luptat și cu opoziția îndârjită a lui Herbert Hoover, care, în calitate de ministru al Comerțului, avea control și asupra undelor electromagnetice. Hoover credea că radioul ar trebui să se dedice unor scopuri nobile și serioase. „Dacă un discurs al președintelui este folosit precum carnea dintr-un sandwich între două reclame la medicamente, o să se aleagă praful de radio”, a declarat el, amenințând că le va retrage autorizațiile celor care exagerează cu reclamele. Totuși, din fericire, în vara anului 1927 Hoover a fost atât de ocupat cu alte probleme – mai întâi revărsările fluviului Mississippi, apoi alegerea lui ca președinte –, încât nu a mai avut nici chef, nici timp să-și bată capul și cu asta.

Sarnoff abia a așteptat să profite de această situație. A descoperit, după cum bănuia, că pe ascultători nu îi deranjează deloc reclamele. În al doilea an de emisie, NBC vindea reclame în valoare de peste zece milioane de dolari pe an. La începutul anilor '30, publicitatea radiofonică valora 40 de milioane de dolari pe an, pe o piață care se diminuase semnificativ din cauza Marii Depresiuni. Publicitatea din ziare a scăzut cu o treime și cea din reviste cu aproape jumătate, în vreme ce publicitatea radiofonică a luat avânt. Aproape 250 de cotidiane au dat faliment în deceniul de după nașterea radiodifuziunii. Toată lumea asculta radioul acasă, iar David Sarnoff își putea asuma pe bună dreptate aproape tot meritul pentru asta. În 1929, chiar înainte de prăbușirea bursei, acțiunile RCA valorau cu 10.000% mai mult decât cu cinci ani înainte, iar David Sarnoff era răsfățatul industriei radioului.

Și tocmai când se întâmplau toate acestea, a descoperit televiziunea. În 1929, Sarnoff a participat la o conferință a radiomecanicilor la Rochester, New York, unde a văzut o prezentare făcută de un inventator isteț pe nume Vladimir Zvorâkin. La fel ca și compatriotul său Igor Sikorski, constructorul de avioane, Zvorâkin crescuse într-o familie bogată din Rusia, dar fugise în America după revoluție. Deși nu știa boabă de engleză când a ajuns, și-a găsit de lucru la Westinghouse, în Pittsburgh, și i-a impresionat atât de tare pe directori, încât curând avea propriul laborator.

Zvorâkin a înțeles posibilitățile televiziunii electronice exact ca și Farnsworth. La Rochester el a vorbit el despre televiziune și l-a fascinat pe Sarnoff. Acesta a înțeles imediat că televiziunea are viitor ca mijloc de

divertisment cu un imens potențial financiar pentru RCA, așa că acum s-a dedicat dezvoltării sale cu un entuziasm aproape alarmant.

Zvorâkin i-a spus lui Sarnoff că îi poate oferi un sistem funcțional în doi ani, costurile fiind de 100.000 de dolari. Sarnoff l-a angajat și i-a oferit absolut tot ce îi trebuia. Până la urmă RCA avea să cheltuie peste 50 de milioane de dolari ca să pună cap la cap un sistem funcțional – un pariu incredibil de riscant pentru o tehnologie neverificată. Mai rău, Sarnoff a descoperit că majoritatea patentelor vitale și mare parte din cunoștințele legate de acestea îi aparțineau unui tânăr cu neverosimilul nume Philo Farnsworth, din San Francisco.

Lui Farnsworth nu îi mergea chiar așa de bine. Transmiterea unei imagini clare înfățișând o linie era una, dezvoltarea acestei idei într-un sistem de divertisment perfect funcțional era cu totul altceva. Chiar și pentru o instalație destul de rudimentară ar fi fost necesară o investiție de milioane de dolari, pe care, evident, Farnsworth nu îi avea. Aflând de progresele sale, Zvorâkin i-a făcut o vizită. Farnsworth, crezând că RCA voia să-i acorde licență pentru brevete, i-a arătat bucuros lui Zvorâkin totul, inclusiv cum să facă un disector de imagini, aparatul pe care se baza întregul lui sistem. Mulțumită ajutorului său, RCA a dezvoltat rapid alt disector de imagini. Sarnoff l-a informat vesel pe Farnsworth că de fapt RCA nu vrea și nici nu are nevoie de patentele lui – ceea ce era o minciună –, dar că era dispusă să-i ofere generoasa sumă de 100.000 de dolari pentru tot ce are: patente, scheme, prototipuri și tot ce mai era prin laboratorul lui. Farnsworth a refuzat oferta, considerând-o o insultă, ceea ce și era.

Tot mai disperat să facă rost de bani, Farnsworth a vândut totul către Philadelphia Storage Battery Company, mai bine cunoscută ca Philco, și s-a mutat în est. Nu i-a mers prea bine nici aici. Farnsworth detesta să lucreze ca salariat. Când i-a murit copilașul, a cerut niște zile libere ca să-i ducă trupul înapoi în Utah și să-l îngroape alături de familia lui. Philco nu l-a lăsat să plece, așa încât la scurt timp după aceea au rupt relațiile. Între timp cei de la Philco au ajuns să fie convinși că RCA încearcă să-i mituiască ori să-i șantajeze pe angajații lor ca să dezvăluie secrete profesionale. I-au dat în judecată pe unii operatori de la RCA, acuzându-i că îi atrag pe angajații de la Philco cu „băuturi alcoolice la hoteluri, restaurante și cluburi de noapte”. Cazul a fost soluționat în afara instanțelor de judecată.

Toate acestea îl făceau pe Farnsworth tot mai paranoic și mai stresat. Din tânărul încrezător și zâmbitor care fusese cu un an sau doi înainte, ajunsese un tip mohorât și parcă obsedat. Până și părul lui părea furios. S-a certat cu investitorii săi inițiali și a refuzat categoric să colaboreze cu oricine din afară. În cele din urmă, a dat în judecată RCA pentru încălcarea patentelor.

Sarnoff nu suporta să fie niciodată pe locul al doilea și nu ezita să-i zdrobească pe cei ce reprezentau o amenințare pentru el. Atunci când electrotehnicianul Edwin H. Armstrong a inventat radioul FM, care oferea semnale mai clare și mai puternice decât radioul AM, Sarnoff a făcut tot ce îi stătea în putere ca să-l împiedice, cerând Comisiei Federale pentru Comunicații să restricționeze lărgimea de bandă disponibilă. Armstrong a apelat la instanță și a simțit pe pielea lui urgia RCA. Avocații acestei companii l-au plimbat ani întregi prin tribunale. Armstrong și-a șubrezit sănătatea și și-a cheltuit și ultimul bănuț luptându-se cu ei. Disperat și sărac lipit, s-a sinucis în 1954.

Acum RCA se lupta cam în același fel cu Farnsworth. Susținea că Farnsworth nu a inventat televiziunea electronică în 1922 pe motiv că unui puștan de 15 ani nu ar fi avut cum să-i vină în cap o idee care ocolise atâția ani chiar și cele mai strălucite minți din domeniul științei și tehnologiei. Din fericire pentru Farnsworth, fostul lui profesor de chimie, Justin Tolman, a venit cu schița făcută de el. Aceasta și faptul că Farnsworth poseda piesele relevante a convins curtea. În 1935, aceasta a hotărât că Farnsworth era „inventatorul necontestat al televiziunii” – o victorie uluitoare pentru un inventator singuratic.

În esență, RCA nu a ținut cont de această hotărâre. La Expoziția Mondială de la New York din 1939 a prezentat un televizor funcțional ce depindea în totalitate de patentele lui Farnsworth, pe care nici nu le cumpărase, nici nu ceruse permisiunea să le folosească. După ani de certuri, RCA a consimțit până la urmă să-i plătească un milion de dolari lui Farnsworth, plus drepturi de autor pentru fiecare televizor vândut. Totuși, cele mai valoroase patente ale lui Farnsworth au expirat la sfârșitul anilor '40, tocmai când televiziunea era pe punctul de a da lovitura, așa că nu s-a îmbogățit niciodată așa cum ar fi meritat.

În 1950, Sarnoff a obținut de la Asociația Producătorilor de Radiouri și Televizoare din America promisiunea că începând din acel moment îl va numi „părintele televiziunii”, iar pe Vladimir Zvorâkin „inventatorul televiziunii”. Farnsworth a fost efectiv eliminat.

Farnsworth s-a retras în Maine și a căzut victimă alcoolului. A murit în martie 1971, beat, deprimat și uitat de toți. Avea 64 de ani. În necrolog, The New York Times nu l-a numit inventatorul televiziunii, ci un „pionier în proiectarea televiziunii”. Sarnoff a murit tot în 1971, la venerabila vârstă de 80 de ani.

După televiziune, Vladimir Zvorâkin a contribuit și la inventarea microscopului electronic. A trăit încă 11 ani după Sarnoff și Farnsworth, murind în 1982, cu o zi înainte să împlinească 93 de ani. Într-un interviu din 1974 a declarat că el nu se uită niciodată la televizor, pentru că este foarte stupid, și că cea mai mare contribuție a lui la tehnologia de televiziune a fost că a inventat comutatorul.

De fapt, comutatorul a fost inventat de Philo Farnsworth, făcând parte din primul lui patent.

## Capitolul 28

Cei mai mulți dintre noi, dacă ni se dau o foaie de hârtie, un creion și câteva minute de gândire, am putea întocmi o listă destul de lungă de scriitori care erau activi în anii '20: F. Scott Fitzgerald, Ernest Hemingway, William Faulkner, James Joyce, Virginia Woolf, T.S. Eliot, Gertrude Stein, Dorothy Parker, Ezra Pound și așa mai departe.

Totuși, este puțin probabil ca mulți dintre noi să includă pe listă și numele lui Harold Bell Wright. Însă Wright era mai popular decât oricare dintre cei enumerați mai sus și este posibil să fi vândut mai multe cărți în timpul vieții sale decât toți ceilalți la un loc. În 1925, când a ieșit de la tipar primul tiraj al romanului său A Son of His Father, la Chicago, a umplut 27 de vagoane de marfă. Cartea lui din 1911 The Wining of Barbara Worth a fost atât de apreciată, încât fanii au botezat după ea un hotel, o stradă și o școală. Cărțile lui Wright erau siropoase și previzibile – invariabil, era vorba despre cineva care fusese lovit de nenorociri în viață, dar apoi găsisese fericirea și succesul prin muncă asiduă și camaraderie creștinească –, însă oamenii nu se mai săturau de ele.

Cam același lucru se putea spune și despre o droaie de alți scriitori ale căror nume au fost de mult înghițite de anonim. Cosmo Hamilton, Arthur Somers Roche, Coningsby Dawson, T.S. Stribling, Hervey Allen, Stark Young, Hermann Keyserling, Warwick Deeping, Thyra Samter Winslow, Knut Hamsun, Julia Peterkin, Gene Stratton-Porter, Zona Gale și Mazo de



la Roche – toți s-au bucurat de vânzări mai mari și uneori de mai multă faimă decât oricare dintre scriitorii anilor '20 de care cei mai mulți dintre noi ne amintim.

Totuși, niciunul – nici măcar Harold Bell Wright la apogeul sentimentalismului său – nu ar putea să se compare cu succesul altor doi scriitori americani ale căror cărți s-au vândut încontinuu decenii de-a rândul. Aceștia au fost Zane Grey și Edgar Rice Burroughs, aproape sigur doi dintre cei mai populari autori de pe planetă în secolul XX.

Aveau foarte multe în comun. Amândoi erau din Vestul Mijlociu, amândoi s-au dedicat destul de târziu scrisului – Grey la 30 de ani, Burroughs la 35 – și au avut succes încă mai târziu și, aproape după orice standarde, amândoi scriau groaznic. Ciudat este nu că nu mai au un public larg și la ora actuală, ci că au avut la un moment dat. Despre Grey, criticul Burton Rascoe scria: „Este greu de închipuit un scriitor care să aibă mai puține merite ca stil ori substanță decât Grey și în același timp să fie și citit”. În general, Burroughs a scăpat de asemenea insulte deoarece, ca autor de literatură de senzație, se considera că nu merită nici măcar să fie pomenit cu dispreț. Dar lumea devora tot ce scriau. Nu știe nimeni câte cărți au vândut – estimările variază destul de mult, de la 25 de milioane fiecare până la vreo 60 de milioane dacă se pun la socoteală și traduceri, edițiile postume și romanele publicate în foileton prin reviste. Indiferent care ar fi totalul în realitate, pentru amândoi a fost, fără îndoială, un număr mulțumitor de mare.

Grey, datorită secretelor sale, era mai interesant. Portretele din ziare și reviste îl descriau ca pe un dentist agreabil și modest din Ohio care scria cărți de aventuri în timpul liber, a dat lovitura în 1912 cu Secta profitorilor, apoi a scos pe bandă rulantă o serie de cărți extrem de populare, majoritatea westernuri, într-un interval de aproape 30 de ani. A inventat sau cel puțin a invadat piața cu multe convenții ale genului – personajul negativ hain la suflet, fermierul hărțuit și fiica lui castă și frumoasă, cowboy-ul puternic și scump la vorbă „care nu își dăruiește inima nici unei femei, numai iepei lui cu nasul cald”, cum frumos a spus odată un scriitor.

Dar Grey avea un mare secret. În particular, era extraordinar de libidinos. Foarte pasionat de viața în aer liber, făcea adesea lungi drumeții prin sălbăcie însoțit de tinere atrăgătoare și curajoase – cele două tinere verișoare ale soției lui, prietene de familie, cunoștințe întâmplătoare – și se culca cu toate. Uneori lua cu el și câte patru odată. Câteodată le mai aducea

și la el acasă după aceea. Cum povestește biograful său Thomas H. Pauly: „Există un număr uriaș de fotografii făcute de Grey, înfățișând femei goale cu care el face diferite activități sexuale, inclusiv contact sexual... Fotografiile acestea sunt însoțite de zece mici jurnale, scrise în codul secret al lui Grey, care conțin descrieri explicite ale aventurilor sale sexuale”.

Între aceste ieșiri înviorătoare, Grey ducea o viață liniștită alături de soția lui, o femeie cu o fire stoică, în Lackawanna, Pennsylvania, iar apoi în Altadena, California, și scria două sau, uneori, trei cărți pe an. A scris în total vreo 95 de cărți și a lăsat în urma sa atât de multe manuscrise în 1939, când a murit brusc de un atac de cord, încât peste 14 ani Harper & Brothers încă publica romane inedite de Zane Grey. Cel mai mult a câștigat 500.000 de dolari pe an. În 1927 a câștigat aproape 325.000 de dolari. Ca o comparație, F. Scott Fitzgerald, în anul lui cel mai bun, a câștigat 37 599 de dolari.

Edgar Rice Burroughs a avut o viață mai liniștită decât Grey – la urma urmei, cine nu a avut? –, dar a scris chestii mai îndrăznețe. Cu trei ani mai tânăr decât Grey, Burroughs s-a născut în 1875 într-o familie înstărită din Chicago, dar a fost un fel de oaie neagră a familiei și s-a chinuit mult să-și găsească un scop în viață. În tinerețe a plecat în vest și a încercat să fie vânzător la magazin, fermier, căutător de aur și polițist la căile ferate, fără niciun succes, după care a descoperit că are talent la scris. În 1912, la vârsta de 36 de ani, a publicat prima lui carte de mare succes, Tarzan din neamul maimuțelor.

Burroughs nu a fost un scriitor de mâna a doua. Folosea intrigi caracteristice literaturii senzaționale, dar scria cu oarece eleganță, de parcă nu înțelegea foarte bine acest gen. Iată primele rânduri din Tarzan din neamul maimuțelor:

*Povestea ce urmează mi-a fost istorisită de o persoană care nu avea vreun motiv anume să mi-o spună mie sau oricui altcuiva. Faptul că a pornit s-o depene poate fi pus pe seama influenței pline de ispite pe care a avut-o asupra povestitorului un cules de vii, ca din bătrâni, iar continuarea până la capăt a acestei ciudate povești se datorează scepticei incredulități cu care am întâmpinat-o eu în zilele ce-au urmat* <sup>18</sup> .

N-o fi el chiar Tolstoi, dar cu siguranță e departe de începuturile formulate simplist, care intră direct în subiect, ale celor mai multe cărți de ficțiune ieftină de la vremea aceea. De-a lungul unei cariere ce a durat aproape 40 de ani, Burroughs a scris vreo 80 de cărți, printre care 36 de romane cu Tarzan, o grămadă de science-fiction și câteva westernuri. Toate cărțile sale au următoarele caracteristici: o acțiune antrenantă, femeiuști sumar îmbrăcate și un atașament neclintit față de idealurile eugeniei. Tarzan însuși ar fi putut sta pe un afiș de promovare a mișcării eugeniste. Tarzan, după cum mulți cititori probabil știu deja, e povestea unui prunc englez dintr-o familie aristocratică rămas orfan în jungla africană, care este crescut de maimuțe. Din fericire, pentru că este alb și anglo-saxon, este în mod inerent curajos, puternic, hotărât și bun, etic din instinct și suficient de inteligent ca să rezolve orice problemă. Chiar învață singur să citească – ceea ce e mare lucru, având în vedere că nu vorbește nicio limbă omenească și nu știe ce e o carte când o vede prima dată. Slavă Domnului că exista superioritatea rasei!

Crearea sau viața unor ființe superioare este un subiect care l-a preocupat pe Burroughs pe tot parcursul carierei sale. Aproape toate cărțile lui care au ca decor spațiul cosmic se preocupă de crearea unor rase evolute pe Marte sau pe Venus<sup>19</sup>. În Pierdut pe Venus, scrie plin de admirație despre o societate în care „nu avea voie să trăiască niciun copil nedesăvârșit” și cetățenii cu „deficiențe fizice, morale sau mentale erau împiedicați să aducă pe lume și alții ca ei”. Înapoi pe pământ, semnând un articol din Los Angeles Examiner, insista că lumea ar fi un loc mai bun dacă toți „imbecilii morali” ar fi eliminați sistematic. Ba chiar și-a intitulat una dintre cărți Podul și puștiul din Oskaloosa. La Oskaloosa se născuse Harry H. Laughlin.

Cu timpul, Burroughs devenea tot mai neglijent. Repeta intrigi pe care le mai folosise și scria adesea uluitor de superficial. Singurul lui roman din 1927, Căpetenia, începe așa:

Aproape gol, în afara unei bucăți de pânză prinse în jurul mijlocului, niște sandale rudimentare, o bucată de blană și un acoperământ cu coarne de bizon pe cap, un războinic sălbatic țopăia și dansa în ritmul tobelor.

Patru paragrafe mai jos citim:

Aproape gol, în afara unei bucăți de pânză prinse în jurul mijlocului, niște sandale rudimentare, o bucată de blană și un acoperământ cu coarne de

bizon pe cap, un războinic sălbatic păsea fără zgomot printre trunchiurile copacilor uriași.

Uneori pur și simplu începea să bată câmpii. Iată-l pe un războinic marțian pe nume Jeddak șoptind dulcegării la urechea Thuviei, domnița de pe Marte, într-o carte cu același titlu din 1920:

Ah, Thuvia din Piarth, ești rece chiar și în fața iubirii mele mistuitoare și înflăcărate! mai împietrit și mai rece decât inima ta nu este niciersitul împietrit și rece din care e făcută banca asta de trei ori mai dornică decât tine, pe care se sprijină trupul tău divin și nepieritor!

Astfel de pasaje se puteau prelungi destul de mult. Dar nu părea să conteze. Oamenii încă îi cumpărau cu religiozitate cărțile când a murit în California în urma unui atac de cord, în martie 1950, la vârsta de 74 de ani.

Dintre autorii serioși de ficțiune, doar Sinclair Lewis s-a bucurat de vânzări mari în vara anului 1927. Elmer Gantry a fost de departe cea mai bine vândută operă de ficțiune în acel an. Satiră a predicatorilor evangheliști, a fost condamnată în general în toată țara, mai ales de predicatorii evangheliști. Predicatorul fundamentalist Billy Sunday, înștiințat de conținutul acestei cărți, l-a invocat pe Dumnezeu „să-l prăpădească pe Lewis”, un gest nu tocmai creștinesc din partea lui. Pastorul C.S. Sparkes de la biserica parohiei Sauk Centre, Minnesota, orașelul în care se născuse Lewis, l-a comparat înverșunat pe Lewis cu Charles Lindbergh, care avea o aură de sfințenie, spunând că mintea lui Lewis era „moartă – nu concepe bunătatea, puritatea și virtutea”, în timp ce Lindbergh era „curat la minte și la suflet”.

Elmer Gantry a fost interzisă în mai multe orașe – în Boston, vânzarea sa a fost declarată infracțiune pasibilă de pedeapsă, nu doar contravenție, ca să se sublinieze cât era de respingătoare –, dar, desigur, asemenea interdicții nu au făcut decât să sporească ispita fructului oprit pentru cei ce izbuteau să facă rost de carte. Romanul s-a vândut în 100.000 de exemplare în prima zi după ce a ieșit de sub tipar, iar spre sfârșitul verii se apropia de 250.000 – cifre la care nu puteau spera nici măcar Grey și Burroughs.

Elmer Gantry a fost al cincizecilea dintr-o serie de succese comerciale și de critică pentru Lewis datorită cărora a devenit cel mai admirat scriitor de la acea vreme. Celelalte au fost Strada mare (1920), Babbitt (1922), Martin Arrowsmith (1925) și Capcana (1926). În 1930, avea să fie primul american căruia i s-a decernat Premiul Nobel pentru literatură. Nu era pe gustul tuturor. Într-o scrisoare trimisă redactorului său, Ernest Hemingway spunea:

„Dacă aş scrie şi eu aşa de siropos şi de prost ca cretinul ăla pistruiat, aş putea să scriu ani de-a rândul câte cinci mii de cuvinte pe zi”. Deşi Lewis încă nu îşi dădea seama de asta, anul 1927 avea să fie apogeul carierei sale. După aceea romanele lui nu aveau să mai fie la modă şi el urma să cadă în patima alcoolului, chinuit de nişte crize de delirium tremens atât de groaznice, încât a trebuit să fie pus în cămaşă de forţă.

Hemingway nu a scos niciun roman 1927. A fost ocupat mai tot timpul cu probleme personale – a schimbat o nevastă cu alta la Paris la începutul verii, cam în perioada în care ajungea şi Lindbergh pe-acolo –, dar a publicat un volum de proză scurtă, Bărbaţi fără femei. Dorothy Parker scria în The New Yorker că este „o operă cu adevărat magnifică... Nu ştiu dacă există o colecţie de povestiri mai bună decât aceasta”, dar cartea nu a stârnit acelaşi entuziasm în rândul publicului ca romanul de debut al lui Hemingway, Fiesta, publicat cu un an înainte. Bine primite, dar fără un succes comercial extraordinar au fost şi Puntea Sfântului Ludovic a unui nou scriitor pe nume Thornton Wilder şi Țânțarii altui nou-venit pe scena literară, William Faulkner.

F. Scott Fitzgerald, celălalt gigant al literaturii americane din acea epocă – pentru noi, dacă nu şi pentru contemporanii săi –, nu a scos nicio carte în 1927. Însă a ajuns pentru prima dată la Hollywood, atras de un contract prin care era angajat să scrie scenariul unui film intitulat Ruj. Urma să fie plătit cu 3.500 de dolari în avans şi încă 12.000 dacă scenariul era acceptat, dar, dacă acesta era considerat necorespunzător şi era respins, nu mai primea restul banilor. Fitzgerald a dat şi o audiţie, dar nu s-a descurcat prea bine nici la acest capitol. Până la urmă, aventura lui din California l-a costat mult mai mult decât a câştigat. În 1927 Fitzgerald intrase vertiginos pe o pantă descendentă. Marele Gatsby, publicat cu doi ani înainte, fusese un eşec. Depozitul editurii care îl publicase, Charles Scribner’s Sons, era plin de teancuri de exemplare nevândute, care aveau să fie tot acolo şi atunci când a murit Fitzgerald, falit şi căzut în uitare, în 1940. Lumea avea să-l redescopere abia în anii ’50.

Interesant este că în 1927 industria cărţii era în continuă schimbare, în mare parte din cauza unei vechi prejudecăţi. În mod tradiţional, evreii nu erau publicaţi (decât la un nivel local şi fără niciun viitor). Toate editurile cu tradiţie – Harper & Brothers, Scribner’s, Doubleday, Houghton Mifflin, Putnam’s – erau formate exclusiv din albi în mare parte protestanţi, iar cărţile scoase de ele tindeau să fie meticulos conservatoare. Asta a început

să se schimbe în 1915, când un tânăr evreu pe nume Alfred A. Knopf, fiul unui director de publicitate, a înființat o editură care încă îi poartă numele. Knopf a adus Americii operele lui Sigmund Freud, Franz Kafka, Jean-Paul Sartre, Albert Camus, André Gide, D.H. Lawrence, E.M. Forster, Thomas Mann și ale multor alora. Preponderența autorilor străini se explica pur și simplu prin faptul că mulți agenți literari americani nu voiau să aibă de-a face cu editura unui evreu.

Toate acestea au scos foarte mult în evidență conservatorismul vechilor edituri ale albilor protestanți de origine engleză. Charles Scribner's Sons, o afacere de familie înființată în 1846, s-a lăudat mulți ani că nu a publicat niciun cuvânt care să facă fecioarele să roșească, dar acum a fost nevoită să se adapteze noilor moravuri. La începutul anului 1927, când Maxwell Perkins, cel mai celebru redactor al său, lucra la volumul de proză scurtă al lui Hemingway amintit mai sus, a considerat că trebuie să-l prevină pe Charles Scribner al II-lea, șeful firmei, că acesta conține anumite cuvinte care l-ar putea șoca. Perkins era atât de demodat, încât nici măcar nu a îndrăznit să rostească acele cuvinte, ci le-a scris pe o hârtie. Dar era și un cuvânt pe care nu a putut nici măcar să-l scrie. (Nu se știe care erau cuvintele cu pricina și nici dacă au fost păstrate – toate sau o parte din ele – în varianta finală a cărții.)

Interesant este că, deși Scribner's se codea să publice vulgarități, în 1927 nici nu a clipit când a fost vorba să scoată una dintre cele mai virulent rasiste cărți din acel deceniu, *Reconceperea Americii*, scrisă de eugenistul amator Lothrop Stoddard. Cartea anterioară publicată de domnul Stoddard la Scribner's, *Fluxul culorii împotriva supremației lumii albe*, ne lămurește mai clar cam care era poziția dumisale. În *Reconceperea Americii*, Stoddard spunea că America ar trebui să creeze o societate „birasială”, ceea ce nu voia să însemne una în care oamenii să se amestece armonios, ci tocmai contrariul: una în care albi și non-albi să fie separați de când se nasc până când mor, ca să nu riște să se contamineze reciproc. Cartea a avut recenzii favorabile în mai multe locuri.

În timp ce Knopf își construia o nișă profitabilă publicând autori străini, o altă editură nouă a unui evreu avea mare succes descoperind – sau în unele cazuri redescoperind – scriitori americani. Este vorba despre Boni & Liveright, botezată astfel după frații Albert și Charles Boni și Horace Liveright, care pentru o scurtă perioadă a fost poate cea mai interesantă și mai dinamică editură din America. Frații Boni deținuseră până de curând

Washington Square Bookshop, o librărie unde se adunau cei cu vederi de stânga din Macdougall Street, iar Liveright era comis-voiajor, vânzând obligațiuni. Deși cei trei fondatori nu prea aveau experiență în domeniu, editura a devenit curând renumită.

Cei trei se ciondăneau încontinuu și la începutul anilor '20 ambii frați Bonis își luaseră lumea în cap, lăsându-l pe Liveright singurul stăpân. În cei trei ani dintre 1925 și 1927, acesta a scos pe piață poate cea mai impresionantă serie de cărți de calitate publicate vreodată de o singură editură într-o perioadă foarte scurtă. Printre ele se numărau o tragedie americană de Theodore Dreiser, Râs amar de Sherwood Anderson, în timpul nostru de Ernest Hemingway (care apoi s-a dus la Scribner's), Plata soldatului de William Faulkner, Destulă frânghie de Dorothy Parker, Cupa de cristal de Gertrude Atherton, Viața mea de Isadora Duncan, Educația și viața bună de Bertrand Russell, Napoleon de Emil Ludwig, Familia Thibault de Roger Martin du Gard (acum uitat, dar care avea să primească în curând un Premiu Nobel), Zilele de aur de Lewis Mumford, trei piese de Eugene O'Neill, niște volume de poezii de T.S. Eliot, Ezra Pound, E.E. Cummings, Edgar Lee Masters și Robinson Jeffers, precum și o carte cu nimicuri vesele scrisă de Anita Loos, scenaristă la Hollywood, și intitulată Bărbații preferă blondele. Pretinzându-se a fi jurnalul unei profitoare cam amețite pe nume Lorelei Lee, Bărbații preferă blondele nu era cine știe ce literatură de calitate, dar s-a vândut foarte bine. Se spune că James Joyce ar fi fost încântat de ea.

Liveright era un mare editor, dar nu avea deloc simțul afacerilor. Dădea avansuri prea generoase, angaja mult mai mulți oameni decât avea nevoie și le plătea salarii mai mari decât ar fi trebuit. Din cauza deciziilor lui comerciale proaste, Boni & Liveright nu a avut profit decât 1 203 dolari în 1927, fiind în mare pericol să dea faliment.

Liveright a mai turnat gaz peste foc investind masiv și în general fără succes la bursă și pe Broadway. În 1927, pentru scurt timp salvarea i-a venit de unde nu se aștepta. A adus de la Londra o piesă de teatru care avusese mare succes acolo: Dracula. Pentru punerea în scenă americană, a ales un actor nu foarte cunoscut de origine maghiară, pe nume Bela Lugoși. Deși Lugoși era în America de șase ani, încă nu vorbea bine engleza și își învăța replicile mecanic, fără să înțeleagă sensul, ceea ce îl făcea să aibă o dicție interesantă. Lugoși își începuse cariera interpretând roluri romantice, dar în 1926 a fost personajul negativ într-un filmuleț memorabil intitulat Diavolul

din brânză. Se pare că datorită acestuia a primit rolul lui Dracula. Pe 19 septembrie, piesa s-a jucat la Teatrul Shubert din New Haven, Connecticut. După două săptămâni de reprezentații în avanpremieră care s-au bucurat de succes, a avut premiera oficială la Teatrul Fulton din New York pe 5 octombrie, chiar înainte ca Lugoși să împlinească 55 de ani. Liveright a avut poate cea mai bună idee din viața lui și a apelat la un truc: a pus o soră medicală să stea pe-aproape la fiecare spectacol ca să-i ajute pe cei care leșină, pentru a sublinia cât de înspăimântătoare este experiența Dracula. Stratagema a funcționat de minune. Dracula a avut un succes de proporții, jucându-se un an întreg la New York; a urmat un turneu de doi ani prin țară. Asta i-a adus lui Liveright o mulțime de bani tocmai când avea mai mare nevoie.

Și Bela Lugoși a devenit faimos în rolul lui Dracula, căci în esență cam asta a făcut în tot restul carierei sale. A avut rolul principal în filmul turnat în 1931 și într-un mare număr de continuări. A schimbat mai multe de neveste – a fost însurat de cinci ori – și a devenit dependent de narcotice, dar pe plan profesional nu a mai făcut aproape nimic altceva aproape 30 de ani. A fost atât de devotat acestui rol, încât, atunci când a murit, în 1956, a fost îngropat în costumul contelui Dracula.

Pentru Horace Liveright, Dracula s-a dovedit a fi doar un respiro, nu o soluție. Firma a dat faliment în 1933, dar deja își îndeplinise nobila misiune. Mulțumită aproape exclusiv lui Knopf și Liveright, industria americană a cărții era mult mai cosmopolită și mai îndrăzneță spre sfârșitul anilor '20 decât fusese cu vreo 10 – 12 ani înainte.

După o primăvară și o vară neinspirate, Broadway-ul începea în sfârșit să se miște promițător. În septembrie se desfășurau repetiții la două spectacole care urmau să aibă un succes îndelungat. Una era *Funny Face*, cu muzică și versuri de George și Ira Gershwin. Avându-i în rolurile principale pe Fred și Adele Astaire și pe Betty Compton, amanta primarului Jimmy Walker, avea să fie un mare hit, jucându-se 250 de reprezentații. Printre cântecele sale se numărau „My One and Only” și „S Wonderful”. Într-un acces de exuberanță, a fost inclus în spectacol și un rol pentru un „aviator Lindberghian”. (Ecranizarea din 1957 a fost complet diferită și a eliminat acest personaj, iar dintre cântecele originale nu a păstrat decât patru.)

Mult mai influent a fost un musical complex despre viața pe o ambarcațiune de pe Mississippi pe care aveau loc spectacole. Intitulat *Show Boat*, avea să schimbe teatrul muzical pentru totdeauna. Așa cum spunea un



istoric, „istoria teatrului muzical american, pur și simplu, se împarte în două epoci: înainte de Show Boat și după Show Boat”.

Show Boat avea la bază un roman publicat cu un an înainte de Edna Fierber, care abia de puțin timp – și destul de târziu în viață – ajunsese o scriitoare de mare succes. Edna Fierber, fiica unui comerciant evreu din Appleton, Wisconsin, avea 42 de ani în vara anului 1927. Era mică de statură și cam plinuță, nu se căsătorise și nu avusese niciodată un iubit, dar avea în schimb o limbă ascuțită. Odată, autorul Michael Arlen, văzând-o cu un sacou la două rânduri, i-a zis: „Vai, Edna, arăți aproape ca un bărbat!”, la care ea i-a replicat: „Vai, Michael, și tu la fel!”. Fiind inteligentă și spirituală, era bine-venită la Masa Rotundă de la Algonquin, clubul informal al minților strălucite care se adunau în fiecare zi de lucru la Hotel Algonquin, și îmbrățișată – profesional vorbind – de George S. Kaufman, cel mai de succes autor de comedii de la vremea aceea. Au colaborat extrem de bine la o serie de comedii.

Oricât de talentată era la comedii, ca romancieră Edna Fierber nu prea s-a descurcat. Romanul Show Boat este „un soi de antologie hilară a scrisului prost”, cum spunea cu candoare John Lahr. Ca dovadă a tendinței ei de a scrie „ca o adolescentă care se îndoapă cu pastile de slăbit”, el citează acest pasaj: „Și Mississippi era un tigru roșiatic, stârnit, furios, însetat de sânge, zvâcnind din coada lui lungă, sfâșiind cu ghearele lui crude și înfigându-și adânc colții în mal ca să înghită dintr-odată pământ, case, vite, oameni chiar”. Dar era altă epocă, iar cartea li s-a părut multora încântătoare. Printre cei mai mari fani ai săi se număra și compozitorul Jérôme Kern. Numai nu a implorat-o pe Fierber să-l lase să facă un musical după carte. Ea se îndoia că ar fi posibil, dar l-a lăsat să încerce. Rezultatul a fost ceea ce un istoric al teatrului a numit „poate cel mai de succes și mai influent musical de pe Broadway scris vreodată”.

Kern s-a născut la New York în 1885 (în același an cu Edna Fierber), într-o familie prosperă. Tatăl lui era un afacerist de succes, iar micul Jérôme a primit o educație bună. A studiat teoria muzicii și compoziția la New York College of Music, deși în primii ani a lucrat pentru Tin Pan Alley. Inițial se specializase în compunerea unor cântece noi pentru piese importate – interpolări, cum li se zicea în jargon –, dar curând scria partituri originale. Kern a fost cât pe ce să nu mai ajungă niciodată faimos. Își rezervase un loc pe Lusitania în mai 1915, în ultimul voiaj dezastruos al pachebotului, dar s-a trezit prea târziu și l-a pierdut.

Pe Broadway era o perioadă extraordinar de aglomerată. În anii '20 s-au lansat în medie câte 50 de musicaluri noi anual. Kern era uluitor de prolific. Numai în 1917, a compus muzica pentru cinci spectacole, plus o serie de alte cântece. Dar era și ambițios. În același an scria: „După părerea mea, momentele muzicale ar trebui să continue acțiunea piesei și să fie reprezentative pentru personalitatea personajelor care le interpretează”. Aceasta era, oricât de improbabil ar părea astăzi, o idee revoluționară, iar Show Boat avea s-o materializeze.

Lui Kern nu i-ar fi stricat un mare succes. O dăduse deja în bară o dată în 1927. Lucky avusese premiera pe 22 martie, fiind întâmpinat cu cronici și pozitive, și negative, fiind anulat două luni mai târziu (în ziua în care Lindbergh ateriza la Paris). Se pare că spectacolul conținea și un cântec superb, „Spring Is Here”, dar Kern nu l-a publicat și între timp s-a pierdut. Dintre ultimele cinci spectacole ale lui Kern, unul singur, Sunny, fusese un adevărat hit. Celelalte fuseseră în general cam dezamăgitoare. Dear Sir nu a avut decât 15 reprezentații. Așa că Show Boat a fost pentru el o producție crucială, dar și un pariu foarte riscant.

Avea o intrigă complicată, acoperea un interval de 40 de ani și aborda problema foarte sensibilă a rasei – nu tocmai caracteristicile unui spectacol amuzant și ușurel la care să-ți petreci relaxat o seară. Repetițiile la Show Boat au început în a doua săptămână din septembrie, cu aproape trei luni înainte de data programată a premierei sale pe Broadway, deci cu mult mai devreme decât se întâmpla de obicei, dar numerele acestei producții de mare amploare trebuiau pregătite cu foarte mare grijă.

Cu muzica lui Kern, versuri scrise de Oscar Hammerstein al II-lea, coregrafie de Sammy Lee și decoruri de Joseph Urban, Show Boat a fost pus în scenă la Teatrul Național din Washington pe 15 noiembrie, apoi s-a jucat la Philadelphia, iar în cele din urmă a ajuns pe Broadway, la noul Teatru Ziegfeld, pe 27 decembrie. Rio Rita, piesa pe care Charles Lindbergh nu a mai apucat s-o vadă ca lumea, a trebuit să se mute în altă parte ca să-i facă loc. Peste tot spectacolul a fost primit cu un imens entuziasm.

Cum spunea Lahr în 1993, „nu se mai văzuse niciodată așa ceva pe vreo scenă din America”. Spectacolul acesta a marcat nașterea musicalului integrat, ceea ce înseamnă pur și simplu că toate elementele unui musical – text, cântece, dans, decoruri – formau un întreg coerent, exact ceea ce dorea Kern încă din 1917.

Show Boat era îndrăzneț din toate punctele de vedere. Era despre căsătoria între rase și despre relațiile dintre negri și albi și prezenta cu compasiune situația disperată a populației de culoare din Sud. Avea un cor de 96 de oameni, în care numărul negrilor era egal cu cel al albilor, și era prima producție din istoria teatrului american în care negrii și albi cântau împreună pe scenă. Cu numai trei ani înainte, când autoritățile au aflat că piesa lui Eugene O'Neill Toți copiii lui Dumnezeu propunea să arate pe scenă copii negri și albi jucându-se împreună ca și cum ar fi fost ceva normal, procurorul Manhattanului a trimis poliția s-o oprească. Așa încât chiar și numai din acest motiv spectacolul era extraordinar de incitant. Pentru cei înclinați să devină deschiși la minte, acesta a fost un moment hotărâtor.

Spectacolul conținea șase cântece care sunt foarte cunoscute și astăzi – „Ol Man River”, „Can’t Help Lovin Dat Man”, „Bill”, „Make-Believe”, „Why Do I Love You” și „You Are Love”. S-a dovedit că „Ol Man River” semăna ciudat de mult cu un cântec intitulat „Long-Haired Mamma”, publicat deja în același an. Așa i s-a părut și compozitorului, Maury Madison, așa că l-a dat în judecată pe Kern. Până la urmă au ajuns la o înțelegere în afara tribunalului.

Conținutul spectacolului nu era nici pe departe rețeta unui succes garantat. Pe lângă căsătoria interracială, aborda foarte serios și jocurile de noroc și căsniciile destrămate. În plus, era extrem de lung, terminându-se după 11.30 noaptea. Dar oamenii se înghesuiau să-l vadă. Mai multe persoane din public au fost literalmente emoționate până la lacrimi. Încă de la început Show Boat a avut un succes răsunător, cu încasări de 50.000 de dolari pe săptămână în toată perioada cât s-a jucat.

A fost o săptămână de neuitat pentru Edna Fierber. A doua seară după ce s-a jucat pentru prima dată Show Boat, a avut premiera și o piesă pe care a scris-o împreună cu George S. Kaufman, The Royal Family. Comedia, care parodia cu iscusință celebrul clan de actori Barrymore, temperamental și înfumurați, a avut imediat succes și s-a jucat timp de zece luni. Familia Barrymore merita din plin să fie parodiată. Odată John Barrymore a coborât de pe scenă ca să-l ia la pumni pe un electrician care nu fixase bine un reflector ca să cadă lumina pe el, iar dacă tușea cineva în timp ce el își dădea frâu liber emoțiilor, se oprea și striga către public: „Vă rog, aruncați-i careva un pește focii ălei al”. Ethel Barrymore s-a dat peste cap ca să oprească spectacolul, dar nu a reușit.

Deși Fierber și Kaufman se ciondăneau tot timpul, adesea cu înverșunare, au scris împreună trei comedii grozave – The Royal Family, Dinner at Eight și Stage Door –, după care au încetat colaborarea, plini de resentimente. Când Kaufman era pe patul de moarte, Fierber a venit să-l viziteze și a crezut că s-au împăcat. Când să plece, Kaufman a chemat-o înapoi și i-a zis: „Edna, mergi la înmormântare?”. „Ce înmormântare?”, a întrebat ea. „A ta. Ești moartă, Edna, moartă!”, a urlat el, apoi a căzut înapoi pe perne. A fost ultima dată când a vorbit cu ea.

În total, pe Broadway s-au lansat 18 spectacole în săptămâna în care a avut premiera Show Boat – 11 dintre ele în ziua de după Crăciun, care a fost cea mai aglomerată seară din istoria Broadwayului. Teatrul părea să se bucure de cel mai mare triumf al său, dar în realitate acestea aveau să se dovedească a fi ultimele ovații. Filmele sonore erau pe punctul de a schimba profund lumea divertismentului, nu doar furând publicul care mergea la teatru, ci, mai rău, furând talente. Filmele sonore aveau nevoie de actori obișnuiți cu replicile rostite și de scenariști care să poată crea dialoguri credibile. Urma să înceapă un exod de proporții uriașe. Spencer Tracy, Clark Gable, Humphrey Bogart, Fredric March, Bette Davis, W.C. Fields, James Cagney, Claudette Colbert, Edward G. Robinson, Leslie Howard, Basil Rathbone, Claude Rains, Cary Grant, Paul Muni, Paulette Goddard și mulți alții care în 1927 puteau fi văzuți pe Broadway aveau să migreze cu toții în scurt timp către Hollywood. Teatrul american nu avea să mai fie niciodată la fel.

În 1929, când Show Boat a mai făcut un turneu, nu a mai avut nici pe departe același succes. Toată lumea era la film.

## Capitolul 29

Dintre toate personajele care au ajuns celebre în anii '20 în America, niciunul nu avea o atitudine mai bățăioasă, un păr mai bogat sau un nume mai memorabil decât Kenesaw Mountain Landis.

Landis era un om mărunțel – avea numai 59 de kilograme și 1, 67 metri înălțime –, dar era o prezență impunătoare. În vârstă de 61 de ani în vara anului 1927, avea o față zbârcită, cu pielea ca de pergament sub o coamă de păr alb. Jurnalistul radical John Reed spunea că Landis are „fața lui Andrew Jackson la trei ani după moarte”.

Născut și crescut în Millville, Ohio, se alesese cu acest nume curios în urma unei situații bizare. Tatăl lui, care fusese chirurg în cadrul armatei unioniste în timpul Războiului Civil, și-a pierdut un picior pe Kennesaw Mountain, Georgia, și, în mod ciudat, s-a hotărât să comemoreze această întâmplare botezându-și fiul după locul cu pricina (dar scris puțin altfel).

Landis a făcut studii de drept la Chicago, apoi, din întâmplare și printr-un noroc, a nimerit pe un post călduț, ca asistent personal al lui Walter O. Gresham, secretar de stat al Statelor Unite în timpul președintelui Grover Cleveland. În 1905, ca răsplată pentru sânguința lui în slujba țării, Landis a fost numit judecător federal în Illinois. Acolo s-a remarcat prin numeroasele sale judecăți pripite și șocante.

A captat atenția națiunii acuzându-l pe kaizerul Wilhelm al Germaniei de crimă după scufundarea Lusitaniei (pe motiv că ar fi ucis un locuitor al statului Illinois). În cazul său cel mai celebru, a amendat compania Standard Oil cu 29 de milioane de dolari – o sumă extrem de îndrăzneță – pentru încălcarea legislației antitrust. La scurt timp după aceea, o curte de apel a anulat decizia lui, lucru care se întâmpla adesea cu deciziile lui Landis. Potrivit unei surse autorizate, Landis a avut mai multe sentințe anulate la recurs decât orice alt judecător din sistemul federal.

Oriunde apărea un caz de senzație, era și Landis. A prezidat primele etape ale celebrului proces de calomnie în care erau implicați Henry Ford și Chicago Tribune. (După aceea procesul a fost mutat în Michigan, în afara jurisdicției lui.) În timpul Primului Război Mondial și după aceea, Landis s-a remarcat în mod deosebit prin faptul că judeca radicali. L-a condamnat pe Victor Berger, un congressman socialist din Wisconsin, la 20 de ani de închisoare pentru că a criticat războiul într-un editorial. Mai târziu a declarat că, dacă ar fi fost după el, l-ar fi trimis pe Berger în fața plutonului de execuție. Sentința a fost ulterior anulată.

A organizat un proces colectiv pentru 101 Wobblies împotriva cărora a formulat în total 17 022 de capete de acuzare. În ciuda complexității cazului, sub îndrumarea pricepută a lui Landis, juriului i-a trebuit mai puțin de o oră ca să-i găsească vinovați pe absolut toți acuzații. Sentințele date de Landis totalizau peste 800 de ani de închisoare și amenzi în valoare de 2, 5 milioane de dolari – suficient ca să elimine definitiv organizația Industrial Workers of the World de pe scena națională.

În aceeași perioadă, Landis a preluat comanda unui caz de antitrust în care părțile erau liga întâi deja existentă și noua Ligă Federală. De mulți ani

Liga Americană și Liga Națională deținuseră monopolul, ceea ce le permitea să le impună jucătorilor să se supună contractelor prin clauza de rezervă, dar Liga Federală amenința acest sistem oferindu-le mai mulți bani și șansa de a fi liberi de contract. Landis le-a câștigat pentru totdeauna simpatia patronilor echipelor din Liga Americană și din Liga Națională amânând atât de mult timp sentința, încât până la urmă patronii echipelor din Liga Federală au rămas fără bani, s-au lăsat păgubași și au dizolvat-o.

După ce au scăpat de Liga Federală, patronii echipelor de baseball au putut continua să-i trateze la fel de rău pe jucătorii lor. Au anulat toate înțelegerile încheiate cât timp existase Liga Federală, au refuzat să mai negocieze cu un nou sindicat al jucătorilor și le-au redus tuturor salariile. Toate acestea au generat foarte multe resentimente în rândul jucătorilor, mai ales la echipa Chicago White Sox, despre al cărei patron, Charles Comiskey, știa toată lumea că e un zgârie-brânză. Comiskey îi taxa pe jucători ca să le spele echipamentul. I-a promis unui apărător din zona de bătaie pe nume Bill Hunnefield o primă de 1.000 de dolari dacă rămânea suficient de sănătos ca să joace în 100 de meciuri, apoi, când a ajuns la meciul 99, l-a ținut pe banca de rezerve tot restul sezonului.

În 1919, șapte membri ai echipei White Sox, cu niște nume pe care ai fi zis că le-a trimis o agenție de casting – Chick Gândit, Happy Felsch, Swede Risberg, Lefty Williams, Eddie Cicotte, Fred McMullin și marele Joe Jackson cel Desculț –, au acceptat să facă blat în Campionatul Mondial în favoarea echipei Cincinnati Reds pentru niște sume relativ modice. Uneltitorii din scandalul „Black Sox” nu erau în general din cale-afară de deștepți. Risberg avea numai trei clase și era un tip psihotic care suferea de tulburarea de personalitate borderline; a amenințat că va omorî pe oricine se apucă să dea în vileag blatul, iar oamenii îl considerau suficient de sărit de pe fix ca să se țină de cuvânt. Jackson nu călcase deloc pe la școală și nu știa să scrie ori să citească. Mai mulți dintre complici nici nu prea înțelegeau ce au de făcut. Jackson a avut o medie a înscrierilor de 0,375 în campionat și a marcat opt puncte – unul, în mod surprinzător, lovind mingea ușor în repriza a zecea a unui meci strâns, pe care l-a câștigat la mustață. Gândit a câștigat un meci cu un homerun reușit la sfârșitul ultimei reprize. Până la urmă, White Sox a pierdut campionatul, cu cinci înfrângeri și trei victorii, dar a părut că se cam chinuie să se lase bătută. S-a sugerat că unul dintre motive ar fi că jucătorii de la Reds se înțeleseseră și ei să facă blat și se străduiau la rândul lor din răspuț să ia bătaie.

Se pare că aproape toți cei din lumea baseballului știau ce se întâmplă. Atunci când a izbucnit scandalul, patronii echipelor din liga întâi l-au invitat – de fapt, l-au implorat – pe Landis să fie primul comisar al ligii întâi de baseball. Landis a consimțit, cu condiția să i se acorde puteri dictatoriale și un angajament scris din partea patronilor că nu îi vor pune niciodată la îndoială hotărârile. S-a instalat într-un birou din People's Gas Building din Chicago, în spatele unei uși pe care era scris un singur cuvânt: „Baseball”.

Cei șapte complici plus încă un jucător, Buck Weaver, care nu a luat parte la aranjarea meciurilor, dar care știa despre asta și nu a spus nimănui, au fost aduși în fața instanței în vara anului 1921. Un amănunt care adesea nu este amintit e că jurații i-au găsit nevinovați pe toți cei opt, după care s-au dus cu ei la un restaurant ca să sărbătorească. Unul dintre motivele pentru care jucătorii au fost achitați era că, de fapt, aranjarea unui meci de baseball nu era ilegală, așa că nu puteau fi acuzați decât de faptul că înșelaseră cu bună știință publicul și că afectaseră negativ afacerea lui Comiskey, iar jurații au decis că nu există dovezi în acest sens. Toate acestea au fost doar teorie, pentru că Landis i-a exclus pe viață din baseballul profesionist.

La început Landis și-a păstrat și funcția de judecător federal, deși era ilegal. Din motive pe care le putem înțelege foarte bine, judecătorii nu aveau voie să primească bani de la grupuri de interese private. Până la urmă Landis a fost obligat să renunțe la funcția de judecător, lucru care se poate să fi influențat istoria mai mult decât realizează unii pentru că Landis era și un susținător înfocat al Prohibiției – poziție cu totul neașteptată la Chicago în anii '20. Îi condamnă chiar și la doi ani de închisoare pe cei găsiți vinovați de furnizarea chiar și a unei cantități mici de alcool. În ultima lui zi ca judecător, la începutul anului 1922, l-a condamnat pe proprietarul unei mici cârciumi din Chicago la un an de pușcărie și o amendă de 1.000 de dolari pentru că a vândut două pahare de whisky. Dacă Landis ar fi rămas judecător, poate că orașul Chicago nu ar fi fost un paradis al infractorilor. Indiferent ce a făcut Kenesaw Mountain Landis pentru baseball, se poate să fi făcut și mai mult, deși fără să vrea, pentru Al Capone.

În 1927 Chicago era al doilea oraș ca mărime din America și al patrulea din lume. În afara Americii, doar Londra și Parisul îl întreceau. Dar era vestit, potrivit unui editorial din Chicago Tribune, și pentru „bufoneria lui

stupidă, crimele barbare, triumful gangsterilor, corupția scăpată de sub control și cetățenii lui demoralizați”.

Ceea ce nu a spus editorialistul de la Tribune – pentru că, evident, nu putea spune așa ceva – era că, într-o anumită măsură, această bufonerie îi era caracteristică și patronului acestui ziar, Robert Rutherford McCormick.

McCormick s-a născut în 1880, într-o familie care, pe cât era de bogată, pe atât era de nefericită. Prin tatăl său, se înrudea cu Cyrus McCormick, constructorul primei secerători mecanice – având astfel contacte profitabile cu compania International Harvester, care producea utilaje agricole –, iar pe linie maternă a moștenit Chicago Tribune. Mama lui a fost atât de dezamăgită că a născut un băiat, încât l-a îmbrăcat pe Robert în rochițe și i-a spus Roberta până când l-a dat la școală. Fie din această pricină, fie din alta, McCormick a descoperit plăcerile sexului abia pe la vreo 30 și ceva de ani. După ceea ce a devenit cam desfrânat și, printre alte excese, i-a furat unui văr iubită, care avea să devină prima lui soție.

Avea un entuziasm copilăresc față de război și a fost peste măsură de încântat când a primit gradul de colonel în Garda Națională a statului Illinois fără să fi făcut nimic ca să merite asta în afară de faptul că exista și că era bogat. Tot restul vieții a insistat ca lumea să i se adreseze cu „Domnule colonel”. Când a murit soția lui, a aranjat să fie înmormântată cu toate onorurile militare, cinste la care nu ar fi avut dreptul (și, foarte probabil, pe care nici măcar nu și-ar fi dorit-o). Când a izbucnit Primul Război Mondial, McCormick a luptat puțin în Franța. Singura lui experiență pe câmpul de luptă a avut-o la Cantigny, care l-a impresionat atât de tare, încât și-a numit astfel domeniul din Wheaton, Illinois, când s-a întors la viața civilă.

Împreună cu alt văr al lui, Joseph Medill Patterson, McCormick a condus Chicago Tribune începând din 1910. Deși Patterson era socialist declarat și McCormick se plasa numai cu vreo doi centimetri mai la stânga față de fascism, au lucrat surprinzător de bine împreună, iar ziarul a prosperat, dublându-și tirajul în primul deceniu sub conducerea lor. În 1919, cei doi veri au lansat tabloidul New York Daily News. În mod remarcabil, în primii șase ani de existență ai acestuia l-au administrat de la Chicago. În cele din urmă, Patterson s-a mutat la New York ca să se concentreze pe Daily News, lăsându-l pe McCormick să se ocupe singur de Tribune.

Sub conducerea lui McCormick, Tribune a atins culmea gloriei. În 1927 avea un tiraj de 815.000 de exemplare, aproape dublu față de astăzi.



Compania deținea fabrici de hârtie, vapoare, baraje, docuri, cam 1 800.000 de hectare de pădure și unul dintre primele și cele mai de succes posturi de radio din țară, WGN (prescurtarea de la World's Greatest Newspaper). Mai avea și active legate de bunuri imobiliare și bănci.

De-a lungul anilor, McCormick a devenit tot mai excentric. Atunci când președintele Lake Shore Bank, pe care o controla el, l-a supărat, McCormick l-a demis, punându-l să administreze o tarabă de legume de lângă domeniul său. Insista ca, de fiecare dată când îl menționa pe Henry Luce, fondatorul revistei Time, pe care îl ura, Tribune să precizeze: „Henry Luce, care s-a născut în China, dar nu este chinez”. A născocit o teorie potrivit căreia cei de la University of Wisconsin poartă chiloți de dantelă și a trimis un reporter ca să afle dacă într-adevăr așa este. (Întâmplător, tocmai în acea perioadă Charles Lindbergh era student acolo.) Din motive niciodată lămurite, la Cantigny McCormick își fixa ceasurile după ora coastei de est, dar nu le spunea și oaspeților, așa încât cei care erau invitați la cină pentru prima dată ajungeau adesea la spartul tâgului<sup>20</sup>.

În afară de Henry Luce, McCormick avea o antipatie profundă și față de Henry Ford, imigranți și Prohibiție. Dar cel mai mult îl detesta pe primarul orașului Chicago, William Hale Thompson.

Thompson era un prost cum nu s-a mai văzut, dar susținătorii lui nu i-au reproșat niciodată asta. „Cel mai rău lucru pe care poți să-l spui despre Bill este că e prost”, observa vesel unul dintre ei. Thompson era susținut pentru că nu s-a pus niciodată în calea corupției sau a profitorilor. Născut cu doi ani înainte de marele incendiu de la Chicago din 1871, Thompson a crescut într-o familie bogată. Tatăl lui a făcut avere cumpărând proprietăți cu bani puțini de la oameni nenorociți după incendiu și vânzându-le cu un profit foarte mare atunci când la Chicago au fost demarate lucrările de reconstrucție. Micul Thompson s-a transformat într-un tânăr zdravăn – avea 1,93 metri, așa că toți îi spuneau Marele Bill –, dar care nu promitea foarte mult. S-a lăsat de școală și a plecat în vest, lucrând ca ajutor pe la ranch-uri și cowboy, dar în 1899, după moartea tatălui său, s-a întors la Chicago și a preluat afacerea familiei. În ciuda faptului că nu avea nici minte, nici înclinație spre așa ceva, în 1915 a fost ales primar, iar în următorii opt ani a condus senin orașul care a devenit cel mai viciat de corupție și de fărădelegi din toată țara.

Chicago a fost pentru corupție ceea ce a fost Pittsburghul pentru oțel sau Hollywoodul pentru filme. A redefinit-o, a cultivat-o și a îmbrățișat-o fără

nicio rușine. În 1921, când a fost ucis un mafiot pe nume Anthony D'Andrea, opt mii de oameni au participat la înmormântare. Cortegiul funerar se întindea pe patru kilometri. Printre purtătorii onorifici ai sicriului se numărau și 21 de judecători, nouă avocați și procurorul general al statului Illinois.

Gangsterii se bucurau de o imunitate aproape totală în acest oraș. Atunci când trei indivizi au venit acasă la un interlop pe nume Patsy Lolordo și l-au împușcat mortal pe canapeaua lui, și-au lăsat amprente peste tot. Doamna Lolordo îi cunoștea și a spus că este pregătită să aducă dovezi împotriva lor. Poliția a deschis o anchetă, dar a decis, cu părere de rău, că nu există suficiente dovezi pentru a merge mai departe. În 1927, statul Illinois nu reușise să urmărească în justiție nici măcar un mafiot, sub niciun cap de acuzare.

Era un oraș în care șeful poliției, George Shippy, l-a putut împușca mortal pe un om nevinovat care încerca să-i livreze un colet acasă, pentru că acesta părea evreu, iar Shippy s-a gândit că îi aduce o bombă. S-a dovedit că decedatul nu era decât un biet curier care încerca să-și facă meseria. Shippy nu a fost pus sub acuzație.

După ce și-a încheiat misiunea, Thompson a fost nevoit să demisioneze în 1923, dar admiratorii săi, temându-se să nu aibă și ei parte de măsurile luate de zelotul Prohibiției, Emory Buckner, la New York – închidea localuri și așa mai departe –, l-au convins pe Thompson să candideze din nou în 1927. După standardele orașului Chicago, alegerile au fost pașnice. Nu s-au înregistrat decât două atacuri cu bombă, două cazuri în care s-au tras focuri de armă, doi oficiali bătuți măr și răpiți și 12 cazuri declarate de intimidare a votanților. Al Capone a donat 260.000 de dolari pentru campania lui Thompson. Se crede că el sau cineva din tabăra lui a născocit nostimul slogan „Votați devreme și votați des” – și se pare că mulți l-au luat de bun. Potrivit cifrelor oficiale, au fost un milion și ceva de voturi într-un oraș care avea aproape același număr de alegători înregistrați.

Thompson candidase cu o platformă inedită. Promisese să abroge Prohibiția, să împiedice America să adere la Liga Națiunilor și să pună capăt infracționalității din Chicago. Pe primele două nu avea puterea să le facă; al treilea lucru nu avea nicio intenție să-l facă. De asemenea, a afirmat, din motive destul de neclare, că regele George al V-lea al Marii Britanii plănuiește să anexeze Chicago și a promis că, dacă va fi ales, o să-l caute pe

rege și o să-i „dea un pumn în bot”. Primul lucru pe care l-a făcut după ce a fost reales a fost să se apuce de scos toate lucrările trădătoare din școlile și bibliotecile orașului. Thompson i-a însărcinat pe proprietarul unui teatru și pe un individ care schimba panouri publicitare, un anume Sport Hermann, să curețe instituțiile orașului de orice cărți care nu erau „100% americane”. Hermann a numit un organism intitulat Liga Patriotică pentru a decide ce cărți sunt suficient de inacceptabile ca să fie aruncate, dar, când a fost prins la înghesuială, a recunoscut că nu citise niciuna dintre cărțile pe care le propunea pentru ardere – este foarte posibil să nu fi citit niciodată vreo carte – și că nu poate să-și amintească numele nici unuia dintre cei care l-au consiliat. Ca să se facă de râs până la capăt, Hermann a anunțat că rugul de cărți va fi aprins de călăul din Cook County.

În mod remarcabil, toate acestea au avut parte de multă susținere. Herald and Examiner al lui William Randolph Hearst a sprijinit campania lui Thompson, sperând că și alte orașe își vor curăța rafturile bibliotecilor. Și Ku Klux Klan a salutat epurarea, sugerând ca după aceea orașul să-și îndrepte atenția către orice cărți care se declară în favoarea evreilor sau a catolicilor. Directorul Bibliotecii Documentare Municipale a anunțat că distrusese cu mâna lui toate cărțile și broșurile aflate sub gestiunea sa care i-au atras atenția ca fiind dubioase. „Acum am o bibliotecă «America înainte de toate»”, a declarat el, mândru nevoie mare.

Într-o astfel de lume, Al Capone părea un om în toate mințile și practic respectabil. Îi plăcea să insiste că el nu este decât un om de afaceri. „Eu fac bani satisfăcând o cerere a populației”, a afirmat el la o conferință de presă în 1927. (Și este demn de remarcat faptul că Al Capone ținea conferințe de presă.) „90% dintre oamenii din Cook County beau și joacă jocuri de noroc, iar păcatul meu este că le-am oferit aceste distracții. Orice altceva ar spune ei, băutura mea a fost bună și jocurile mele au fost corecte”. În 1927, conducea o organizație care producea peste 100 de milioane de dolari pe an. Poate a abordat lucrurile dintr-un unghi mai surprinzător, dar Al Capone a fost una dintre marile povești de succes ale Americii.

Alphonse Capone s-a născut în ianuarie 1899 în Brooklyn. Tatăl lui a fost un cetățean conștiincios și, din câte se știe, nu a încălcat legea niciodată. Era frizer și până la urmă a reușit să aibă prăvălia lui – o mare realizare pentru un imigrant sărac. Nu a învățat niciodată limba engleză.

Al era al patrulea fiu al soților Capone și primul care s-a născut în America. Fratele lui cel mai mare, Vincenzo, a decis să-și caute norocul în vest și și-a părăsit familia în 1908, la 16 ani. Soții Capone au primit o singură scrisoare de la el în anul următor, trimisă din Kansas, după care nu au mai auzit niciodată de el. De fapt, Vincenzo devenise agent al Prohibiției cunoscut ca Richard „Două-Pistoale” Hart. Își luase acest nume după starul din westernuri William S. Hart și se îmbrăca la fel ca el, cu o pălărie Stetson foarte mare, o stea de tinichea prinsă la piept și o pereche de pistoale la centură. În vara anului 1927, în mod cu totul extraordinar, se afla în Dakota de Sud, lucrând ca gardă de corp pentru președintele Coolidge.

Inutil să mai spun că tânărul Al și-a ales o cu totul altă carieră. Exmatriculat de la școală pentru că a lovit o profesoară (ea l-a plesnit prima, avea el grijă mereu să precizeze), a ajuns protejatul unui mafiot din Brooklyn pe nume Johnny Torrio. Om blând și delicat din fire, Torrio a fost cel care a organizat crima organizată. Se pricepea de minune să câștige controlul asupra anumitor profesii sau afaceri. Toți cei care livrau gheață într-un cartier, să spunem, îi plăteau un comision lui Torrio și primeau în schimb monopolul într-un anumit sector, ceea ce le permitea să crească prețurile. Oricine le amenința monopolul risca să se aleagă cu sediul aruncat în aer, picioarele rupte, clădirea pusă pe lista de demolări sau câte și mai câte alte nenorociri. În culmea gloriei, Torrio controla două sute de asociații, de la Automatele de Suc și Frăția Chelnerițelor până la sindicatul Șoferilor de pe Dubițele de Pâine, Biscuiți, Drojdie și Plăcinte. Chiar și lustragiii îi plăteau un avans de 15 dolari și apoi câte doi dolari pe lună.

În 1920, din motive care nu au fost lămurite niciodată în mod convingător, Torrio s-a hotărât să plece din Brooklyn și s-o ia de la capăt în Chicago. Mai întâi, i-a făcut felul mafiotului Big Jim Colosimo (despre care unii spun că era unchiul lui Torrio și alții că doar lucrau împreună) și a preluat operațiunile acestuia. Lucrurile au mers ca pe roate o vreme, dar apoi au început să apară tensiuni legate de teritoriu. Într-o după-amiază geroasă din ianuarie 1925 Torrio o ajuta pe soția lui să care din mașină în casă niște sacoșe cu cumpărături, când doi indivizi dintr-o bandă rivală s-au apropiat și au tras cinci gloanțe în el de la mică distanță. Torrio a scăpat cu viață, dar a hotărât că nu mai vrea așa ceva. I-a predat toate operațiunile din Chicago lui Al Capone. Și așa a început cea mai celebră epocă de nelegiuiri a Americii.

Ceea ce șochează cel mai tare în cazul domniei lui Capone e vârsta lui foarte tânără și intervalul foarte scurt în care a fost mare și tare. Capone avea doar 26 de ani – ca și Lindbergh când a zburat peste Paris – atunci când a preluat ștafeta de la Torrio, iar cariera lui de mafirot de top nu a durat decât din primăvara anului 1925 până la sfârșitul lui 1927. Chiar și la începutul anului 1926, unele ziare din Chicago îi scriau numele ba Caponi, ba Caproni. În vara anului 1926, un reporter de la Chicago Tribune l-a poreclit „Scarface” și așa s-au născut legendele.

Un reporter de la revista Time a afirmat într-un limbaj foarte plastic și cu multă imaginație că Al Capone fusese „însemnat pe obrazul oacheș” – Time nu se mai sătura de cuvântul ăsta, oacheș – „de briciul inubliabil al Camorrei napolitane”. De fapt, Capone s-a ales cu cicatricile de pe față într-o seară petrecută într-un bar din Coney Island, când, amețit de băutură, s-a aplecat peste masă către o fată și i-a zis: „Iubire, ai un cur mișto – și ăsta e un compliment”. Din nefericire, tânăra era însoțită de fratele ei, pe care simțul onoarei l-a împins să facă ceva spectaculos, așa că i-a crestat fața lui Capone cu un cuțit, lăsându-i două cicatrici vinete pe obrazul stâng și una mai palidă de-a lungul gâtului. Capone s-a jenat întotdeauna de cicatricile lui și a făcut tot ce i-a stat în putință ca să le mascheze, inclusiv acoperindu-le cu pudră de talc.

Capone era, fără îndoială, capabil de violență, dar poate este semnificativ faptul că memorabila scenă în care îi omoară în bătaie cu o bătă de baseball pe doi oameni pe care îi invitase la cină este în întregime inventată. A apărut într-o carte din 1975 intitulată *Legacy of Al Capone*, scrisă de George Murray. În jumătate de secol, nimeni nu mai pomenise niciodată de asta – iar omorârea în bătaie a unor invitați la cină nu e ceva ce alți invitați ar omite să povestească. De asemenea, mulți i-au atribuit lui Capone replica: „Cu un zâmbet și un pistol poți ajunge mult mai departe decât doar cu un zâmbet”, dar se pare că nici aceasta nu îi aparține.

În anii '20 Chicago nu era chiar așa de violent cum i s-a dus vestea. Cu 13, 3 crime la 100.000 de locuitori, era, negreșit, mai criminal decât New York-ul, care avea 6, 1, Los Angelesul, cu 4, 7, sau Bostonul, cu doar 3, 9, dar era mai puțin periculos decât Detroitul, cu 16, 8, sau aproape orice oraș din Sud. Orașul New Orleans avea o rată a criminalității de 25, 9 la 100.000 de locuitori, pe când în Little Rock aceasta era de 37, 9, în Miami de 40, la Atlanta de 43, 4, în Charlotte de 55, 5, iar Memphisul era cu mult înaintea

tuturor, cu o rată imensă de 69, 3. Poate va fi o surpriză și o ușurare să aflați că astăzi media în America este de 6 la 100.000 de locuitori.

Caracteristic pentru Chicago era însă faptul că gangsterii de aici erau foarte atașați de pistolul-mitralieră Thompson sau Tommy gun, cum îl alintau. Arma era botezată după generalul John Taliaferro Thompson, directorul arsenalelor americane, care și-a petrecut mare parte din Primul Război Mondial lucrând la acest proiect. Ideea lui era să facă o mitralieră portabilă suficient de ușoară ca să fie cărată de un singur soldat. Arma lui Thompson era uluitor de letală. Putea să tragă până la o mie de gloanțe pe minut și să găurească și vehicule blindate. În cadrul unei demonstrații, a străpuns o placă de oțel de jumătate de centimetru și a doborât un copac gros de aproape 60 de centimetri. Din păcate, până să aibă Thompson arma pregătită pentru producție, războiul s-a terminat și armata nu a mai avut nevoie de ea. Nici poliția nu a vrut-o pentru că era atât de dinamică, încât nu puteai ținti cu precizie. Cu un Thompson trăgeai cam la întâmplare, ceea ce îl făcea ideal pentru gangsteri – iar pe gangsteri îi făcea foarte de temut când apăseau pe trăgaci. Statul Illinois nu impunea restricții asupra vânzării acestor arme, așa că populația și le putea procura din magazinele de bricolaj sau de articole sportive și chiar de la farmacie. Mare minune că numărul celor uciși la Chicago nu a fost mai mare!

Un alt lucru pe care s-a găsit de obicei din belșug la Chicago pe tot timpul Prohibiției a fost berea. În majoritatea orașelor nu găseai așa ceva. Pentru bere era nevoie de o corupție la scară monumentală. Nu puteai ascunde o fabrică de bere, așa că, pentru a produce și a distribui bere fără să te trezești cu vreo anchetă pe cap, trebuia să scoți din buzunar o mulțime de bani și nu era angajat municipal în uniformă care să nu se aleagă și el cu ceva. În fiecare zi, pe la cartierul general al lui Capone de la Hotel Metropole se perindau continuu polițiști și funcționari, ca să-și încaseze mita și să primească instrucțiuni. Forțele de poliție din Chicago s-au transformat de fapt în armata personală a lui Capone. Dumnezeu știe ce ar fi priceput Kenesaw Mountain Landis din toate astea dacă ar fi fost lăsat să-și păstreze funcția de judecător.

Se poate ca Prohibiția să fi fost cel mai mare dar făcut vreodată de un guvern cetățenilor săi. Costurile de producție ale unui butoi de bere erau de patru dolari și acesta se vindea cu 55 de dolari. O ladă de băuturi spirtoase se producea cu 20 de dolari și aducea un profit de 90 de dolari – și toate

astea fără a plăti nicio taxă. În 1927, organizația lui Capone – care, interesant, nu avea niciun nume – se estimează că a făcut un profit de 105 milioane de dolari. Scara operațiunilor sale îl face, fără îndoială, unul dintre afaceriștii cu cel mai mare succes din istoria Americii.

Se pare că mulți oameni preferau să privească astfel lucrurile. În 1927, când unor studenți de la Medill School of Journalism (botezată astfel după bunicul lui Robert McCormick) din cadrul Northwestern University li s-a cerut să-i numească pe cei mai remarcabili zece oameni din lume, i-au ales pe Lindbergh, Richard Byrd, Benito Mussolini, Henry Ford, Herbert Hoover, Albert Einstein, Mahatma Gandhi, George Bernard Shaw, jucătorul de golf Bobby Jones și Al Capone.

Pentru Capone, 1927 a fost un an excepțional. Profiturile curgeau gârlă, bandele din Chicago în general conviețuiau pașnic, iar Capone se considera din ce în ce mai mult un om important. Atunci când cei care livrau ziare au amenințat cu o grevă care ar fi paralizat orașul Chicago, lui Capone, nu lui Big Bill Thompson i-au cerut ajutorul patronii de ziare. Capone a obținut anularea grevei și a fost invitat la o întâlnire cu patronii de ziare, prezidată de Robert McCormick, pentru ca aceștia să-și exprime recunoștința.

„McCormick a vrut să mă plătească după aia”, a spus Capone mai târziu, „dar i-am zis să doneze banii unui spital”. Varianta lui McCormick era destul de diferită. „Eu am ajuns târziu la o întâlnire a editorilor”, scria el sec în memoriile sale. „A intrat Capone cu niște gangsteri de-ai lui. L-am dat afară”. Indiferent cum a fost, nu a mai avut loc nicio grevă, iar din momentul acela ziarele din Chicago nu s-au mai luat de Capone.

Când vara anului 1927 se apropia de sfârșit, Al Capone era gangsterul preferat al lumii. Peste vreo două săptămâni 150.000 de oameni aveau să se înghesuie pe Soldier Field, la Chicago, ca să vadă revanșa dintre Dempsey și Tunney. Stadionul urma să fie plin de celebrități, dar toată lumea nu avea ochi decât pentru Al Capone. La cei 28 de ani ai săi, părea să fie stăpânul lumii. De fapt, sfârșitul era foarte aproape. În doar câteva luni avea să plece din Chicago, iar imperiul său avea să se prăbușească.

## Capitolul 30

Lou Gehrig, în stilul său calm, metodic, aproape invizibil, avea un an fantastic. Când a început a doua săptămână din septembrie, avea la activ 45 de homerun-uri, 161 de puncte marcate în urma loviturilor sale și o medie a

înscrierilor de O, 389. Așa cum observă biograful său Jonathan Eig în Luckiest Man, Gehrig s-ar fi putut opri aici, când mai era aproape o lună până la sfârșitul sezonului, și tot ar fi avut unul dintre cele mai bune sezoane din carieră. De fapt, chiar s-a oprit aici.

Mama lui nu se simțea bine din cauza hipertiroidiei, așa că trebuia să se opereze. Gehrig se perpelea de îngrijorare. „Îmi fac atâtea griji pentru mama, că nici nu mai văd bine”, i-a mărturisit unui coechipier.

„Nu se gândea decât la mama lui”, scria mai târziu jurnalistul sportiv Fred Lieb. „Cum termina un meci, fugea la spital și stătea cu ea până se făcea ora de culcare”. Gehrig nu a mai înscris decât două homerun-uri până la sfârșitul sezonului. Nu îi era mintea la joc. Nu se gândea decât la iubita lui mamă.

În acest timp, Babe Ruth a început să scoată mingile din teren de parcă juca golf. Între 2 și 29 septembrie a reușit 17 homerun-uri. Nimeni nu mai făcuse așa ceva într-o singură lună.

Ai fi zis că e imposibil ca Yankees să facă ceva greșit. Pe 10 septembrie, i-au învins pe cei de la St. Louis a 21-a oară la rând – cele mai multe victorii consecutive ale unei echipe împotriva alteia într-un singur sezon. Pe 16 septembrie, Wilcy Moore, care era atât de slab la bătaie, încât jucătorii ieșeau din vestiar și vânzătorii de hotdogi se opreau ca să se uite la el cum lovește aerul cu o bucată de lemn, a nimerit ca prin minune o minge, pe care a trimis-o peste zidul din dreapta terenului, reușind un homerun, încât Babe Ruth era să facă infarct. La aruncare, Moore a favorizat înscrierea a șapte puncte, având acum un record de 18 la 7, iar Yankees au învins echipa White Sox cu 7 la 2.

Iar aproape fără să-și dea nimeni seama, Yankees a pus mâna pe trofeu. Fusese prima în clasament în fiecare zi din acel sezon – prima dată când s-a întâmplat așa ceva. Poziția echipei era atât de solidă, încât putea pierde toate cele 15 partide pe care le mai avea de jucat și Philadelphia Athletics, următoarea în clasament, putea câștiga toate celelalte 17 meciuri care îi mai rămăseseră și Yankees tot ar fi ieșit pe primul loc. Însă cei de la Yankees au mai câștigat 12 dintre ultimele lor 15 meciuri, deși nu era necesar. Pur și simplu nu se puteau abține.

Ruth era maiestuos de imperturbabil. Pe 16 septembrie a fost chemat în fața instanței, în Manhattan, acuzat de alarmanta infracțiune de a fi lovit un infirm cu pumnul. Celebra victimă, Bernard Neimeyer, pretindea că în seara de 4 iulie se plimba pe lângă Hotel Ansonia când un bărbat însoțit de două



femei l-a acuzat că ar fi făcut o remarcă deplasată și l-a lovit cu pumnul în față. Neimeyer afirma că nu l-a recunoscut pe agresorul său, dar niște oameni care fuseseră martori la scena respectivă i-au spus că era Babe Ruth. În apărarea lui, Ruth a declarat că la ora respectivă el cina împreună cu niște prieteni, aducând doi martori care să-i confirme spusele. În instanță, Neimeyer părea puțin cam într-o doagă. Times a scris că adesea „sărea în picioare, agitând un carnetel în care mai nota câte ceva din când în când, pe măsură ce erau audiați martorii. Grefierul i-a atras atenția în mod repetat să nu mai vorbească așa de tare”. Judecătorul a respins acțiunea, în aplauzele tuturor. Ruth a dat o mulțime de autografe, apoi s-a dus pe teren și a înscris un homerun, al 53-lea.

Două zile mai târziu, într-un doubleheader disputat cu White Sox, l-a reușit și pe al 54-lea, înscriind două puncte în a cincea repriză. La trei zile după aceea, pe 21 septembrie, Ruth a ajuns la bătaie la sfârșitul celei de-a noua reprize a unei partide cu Detroitul. La baze nu era nimeni și Tigers conduceau cu 6 la 0, așa că Sam Gibson, aruncătorul celor de la Tigers, nu avea de ce să-i arunce vreo minge bună și nici nu s-a chinuit. Dar Ruth tot a prins una, trimițând-o departe, în gradenele din dreapta, și înscriind al 55-lea homerun. Un nou record începea să pară foarte posibil.

În ziua următoare Ruth a reușit unul dintre cele mai splendide homerun-uri din acest sezon. La sfârșitul celei de-a noua reprize, cu Mark Koenig la a treia bază și Yankees abia târându-se cu 6 la 7, Ruth a venit la bătaie și a trimis al 56-lea homerun în tribunele din dreapta, încheind meciul cu 8 – 7. În vreme ce Ruth alerga de la o bază la alta – cărându-și cu el și bâta, așa cum făcea adesea –, un băiețel de vreo 10 ani s-a repezit pe teren și i s-a alăturat. Băiatul s-a agățat cu ambele mâini de bâta de baseball, fiind practic luat pe sus între baze și apoi spre banca de rezerve, unde Ruth a dispărut rapid spre vestiar, urmărit și de alți suporterii extaziați. Era a 150-a victorie a echipei Yankees în acel sezon, egalând recordul Ligii Americane.

Dincolo de Yankee Stadium, lumea nici nu a observat. În alt colț al continentului, la Chicago, tocmai urma să se întâmple ceva mult mai palpitant.

E vorba despre revanșa Dempsey-Tunney. Chicago era și mai efervescent decât în timpul recente vizite a lui Lindbergh. Oamenii năvăleau în oraș câtă frunză și iarbă. Nu mai găseai niciun pat liber în niciun hotel, darmite un scaun într-un restaurant. Soseau trenuri speciale din

toate părțile – de la Akron, Pittsburgh, Atlanta, din vestul îndepărtat. În trei zile, în oraș au sosit peste o sută de trenuri suplimentare. La trenurile regulate s-au mai adăugat vagoane – în unele cazuri, foarte multe. Trenul Twentieth Century Limited care a ajuns în gară în ziua meciului era de trei ori mai lung decât de obicei. În puzderia de oameni care năvăleau în oraș erau și Al Jolson, Charlie Chaplin, Douglas Fairbanks, Harold Lloyd, Florenz Ziegfeld, Gloria Swanson, Walter Chrysler, Ty Cobb, nouă senatori americani, zece guvernatori, primari fără număr și importanți oameni de afaceri de pretutindeni. David Sarnoff venise să se asigure că toate conexiunile radio sunt în ordine. Marchizul de Douglas și Clydesdale, un aventurier britanic care avea să devină peste scurt timp primul om ce a survolat Everestul, a fost invitatul lui Gene Tunney, ca și scriitorul britanic Somerset Maugham.

Majoritatea covârșitoare a oamenilor țineau cu Dempsey. Tunney avea stofă de erou – era moral, inteligent, politicos, destul de arătos –, dar, la fel ca și lui Lou Gehrig, îi lipsea carisma care să-l facă iubit. Crescuse într-o familie săracă de imigranți irlandezi din Greenwich Village și nu avea decât 63 de kilograme când s-a apucat de box profesionist. Nici măcar atunci când a reușit să ajungă la 86 de kilograme nu avea forță. Dar compensa asta prin fente și scurte abile. Cum explica Tunney, Dempsey știa să se bată, dar nu era boxer – chestie mult mai științifică. Tunney câștiga pentru că era mai deștept decât adversarii lui și îi făcea să obosească. Strategia asta dădea roade aproape de fiecare dată. În 66 de meciuri de box profesionist, Tunney fusese învins o singură dată, de Harry Greb, în 1922. Nu îl pusese nimeni la podea niciodată.

Tunney își promova o imagine de intelectual și gentleman. Nu bea, nu înjura și refuza să facă reclamă la țigări, dar a câștigat o grămadă de bani făcând publicitate la alte produse – mașini, pălării, pantofi, pijamale și bețe de drumeție, printre multe altele. Din păcate, avea o înclinație spre infatuare. Îi plăcea să aibă mereu la el o carte. Când era întrebat ce carte este, răspundea într-o doară: „A, sunt Rubaiatele, nu mă despart niciodată de ele”. De asta nu prea îl suportau oamenii. De obicei, amatorul de box, cum spunea Paul Gallico de la Daily News, „voia să vadă cum snobul ăsta mare iubitor de cărți își ia cafteală până începe să-l vadă pe Shakespeare”.

O îngrijorare serioasă legată de organizarea meciului la Chicago era legată de reputația pe care o avea acest oraș corupt. Al Capone era de mult un mare fan al lui Dempsey. Aerele de rafinament pe care și le dădea

Tunney îl scoteau din sărite. „Un poponar nenorocit”, așa zicea despre el. Capone a lăsat să transpire că o să aibă el grijă ca Dempsey să nu mai ia bătaie de data asta. Dempsey s-a îngrozit când a auzit una ca asta și i-a scris lui Capone, implorându-l să nu se bage. „Numai dacă îl bat eu pe Tunney sau mă bate Tunney într-un meci fairplay se va vedea cine merită cu adevărat să fie campion”, i-a explicat Dempsey. A doua zi a primit trei sute de trandafiri însoțiți de un cartonaș nesemnat pe care scria: „Tuturor Dempsey-ilor, în numele fairplay-ului”. Se spune că Al Capone ar fi pariat 50.000 de dolari că va câștiga Dempsey și a cumpărat o sută dintre cele mai bune locuri de pe stadion, cu 40 de dolari biletul.

În ziua confruntării și Tunney, și Dempsey au alergat câte opt kilometri, apoi s-au relaxat. Tunney și-a petrecut timpul examinând niște manuscrise rare la o bibliotecă împreună cu noul lui amic, Somerset Maugham. Dempsey nu știm cum și-a omorât timpul, dar probabil că nu a avut asemenea ambiții intelectuale.

Spre seară, Soldier Field se umplea încetul cu încetul și atmosfera începea să se electrizeze. Înainte de meci, oamenii și-au petrecut mai tot timpul încercând să recunoască celebritățile care ocupau locurile din apropierea ringului de box – deși trebuie spus că suporterii care aveau locurile cele mai îndepărtate nu prea vedeau nici ringul, ca să nu mai vorbim de cei adunați în jurul acestuia. Unele locuri se aflau la peste două sute de metri de centrul acțiunii.

Momentul care a stârnit cea mai mare rumoare înainte de confruntare a fost cel al sosirii lui Al Capone, îmbrăcat cu palton și cu o pălărie de fetru pe cap și înconjurat, ca întotdeauna, de un zid protector de gorile. „Numai cu tunul ai fi putut spulbera zidurile duble de mușchi ale fortăreței lui”, scria după aceea The New Yorker. Capone era însoțit de un invitat de onoare: Damon Runyon.

S-a estimat că erau cam 150.000 de spectatori – suficient ca să umple Yankee Stadium de două ori. Mulțimile erau ghidate de 6.000 de plasatori. Fiecare avea o banderolă pe care scria: „Meciul demonstrativ de box Turmey-Dempsey” – o notă de rafinament pentru care a insistat Tunney. Niciodată până atunci nu se mai îngrămădiseră atâția fani într-un singur loc.

Iar în mijlocul lor, un mic spațiu gol, luminos, într-un ocean de capete și întuneric – ringul. Scăldat în lumina a 44 de becuri de 1.000 de wați, ringul avea latura de șase metri, cea mai mare dimensiune permisă, așa că Tunney avea mai mult loc să se eschiveze. O caracteristică fundamentală a

confruntării dintre Dempsey și Firpo fusese că Dempsey putuse să rămână deasupra lui Firpo și să-l lovească de fiecare dată când Firpo încerca să se ridice în picioare. Asta i-a făcut pe cei din tabăra lui Tunney să insiste să se impună regula ca fiecare pugilist să se retragă în colțul neutru după ce își face KO adversarul – idee care avea să ducă chiar în acea seară la cea mai mare controversă din istoria boxului.

National Broadcasting Company a legat în rețea 82 de stații pentru a transmite meciul la nivel național. Meciul din seara aceea a fost ascultat de mai mulți oameni decât fuseseră vreodată martori la un eveniment. La întoarcerea acasă a lui Lindbergh din iunie, numărul ascultătorilor depășise 30 de milioane. De data asta avea să atingă 50 de milioane. Ca întotdeauna, vocea caldă a lui Graham McNamee a fost cea spre care și-a aplecat urechea jumătate de țară.

Cea mai frapantă caracteristică a confruntării a fost că a început foarte târziu. Meciul era programat să înceapă la 9.45 seara la Chicago – 10.45 pe coasta de est – și deja trecuseră 15 minute când cei doi adversari, în halate, au apărut în sfârșit, în vuietul tunător al ovațiilor mulțimii, și au urcat în ringul scaldat într-o lumină orbitoare. Amândoi păreau calmi și pregătiți de luptă.

Arbitrul, Dave Barry, a ținut obișnuita prelegere în mijlocul ringului, sportivii s-au retras în colțurile lor, a sunat gongul și meciul cel mai așteptat din America până la ora aceea – și poate din istorie – a început. Dempsey a atacat cu un swing și a lovit cu atâta forță, încât McNamee a zis că a văzut cum se cutremură ringul. Dar Tunney s-a eschivat și a făcut cu iscusință joc de glezne, iar loviturile lui Dempsey i-au nimerit în majoritate brațele, fără prea mare efect.

În același timp, Tunney a început să-l obosească pe Dempsey lovind scurt și parând, după care se îndepărta. Această strategie a avut un efect cumulativ devastator. Fața lui Dempsey se umfla tot mai tare de la o rundă la alta – iar apoi parcă de la o lovitură la alta. Deasupra ochilor avea răni și îi curgea sânge din gură. Dar continua să lupte – „stăruitor, continuu, cu sălbăticie, cu ură, cu disperare”, cum spunea reporterul James P. Dawson de la The New York Times.

Tunney se îndrepta spre victorie, când, în runda a șaptea, Dempsey i-a tăiat avântul, ridicându-i în picioare pe cei 150.000 de spectatori, cu o combinație de lovituri violente care l-au pus la podea, năucit și neputincios, agățat de corzile ringului cu mâna stângă. Aproape sigur și-ar fi pierdut

cunoștința dacă mai primea un pumn sau doi. „Pot să spun că în momentul acela podeaua mi s-a părut un loc foarte comod”, le spunea Tunney în glumă reporterilor după aceea, dar atunci o cam încurcase și 50 de milioane de americani știau asta. Cel puțin zece oameni care ascultau meciul la radio, s-a relatat ulterior, au murit de infarct în timpul rundei a șaptea – deși cu siguranță asta era o născocire.

Dempsey, înfierbântat, nu s-a dus imediat în colțul neutru, cum cerea regulamentul, ci a rămas pe loc, uitându-se la Tunney și așteptând să-l lovească din nou dacă se ridică. Barry, arbitrul, a trebuit să-i spună de mai multe ori să se ducă în colțul neutru și abia după aceea a început numărătoarea. Astfel, i-a dat lui Tunney câteva secunde prețioase, suficiente pentru a-și reveni. Câte exact este un subiect de controverse aprinse care continuă și astăzi, dar au fost aproximativ cinci-șase secunde.

Când a ajuns la 9, Tunney s-a ridicat în picioare și, cu o agilitate surprinzătoare, a reușit să se ferească de alte lovituri. În realitate, nu prea își dădea seama ce se întâmplă. „Nu mai țineam minte nimic... a trebuit să-mi spună alții după aceea ce s-a întâmplat”, a recunoscut el peste ani.

Dempsey ratase ocazia. Efortul l-a istovit pe fostul campion. În runda următoare Tunney i-a aplicat și el un swing, iar Dempsey a căzut. S-a ridicat, dar nu părea să mai aibă vlagă. După aceea Tunney a dominat clar meciul și a învins, cu decizia unanimă a juriului.

Fanii lui Dempsey au fost mereu convinși că eroul lor a fost înșelat; la fel credea și Dempsey. „Intenționat sau nu, mi s-a furat titlul de campion”, le-a spus el reporterilor la vestiar imediat după meci. „Nu vreau să-mi găsesc nu știu ce scuze, dar în sufletul meu știu că în seara asta l-am făcut KO pe Tunney, plus că l-am fugărit prin tot ringul, așa că ar fi trebuit să câștig măcar la puncte”.

În *A Flame of Pure Fire*, biografia lui Dempsey publicată în 1999, Roger Kahn afirma că, după ce acesta a căzut, arbitrul nu a mai așteptat ca Tunney să ajungă în colțul neutru, ci a început imediat numărătoarea. Kahn spunea că Dempsey „a fost peste măsură de revoltat” când a văzut prima dată înregistrarea celor două momente-cheie ale meciului. „Două knockouturi, în două runde consecutive, și două reguli diferite. Cred că explicația nu este deloc complicată. În înregistrarea meciului de la Chicago din 1927, eu văd un arbitru corupt”, scria Kahn.

De fapt, la o analiză a înregistrării – pe care o poate vedea acum oricine are acces la internet –, lucrurile nu sunt chiar așa de clare. Când a căzut

Tunney, în runda a șaptea, Barry l-a împins pe Dempsey la o parte, insistând clar să se retragă, după care s-a întors și a început imediat numărătoarea înainte ca Dempsey să ajungă în colț. Barry nu ar fi putut acționa mai rapid sau mai hotărât decât atât. În runda următoare, când a căzut Dempsey, Barry nu l-a trimis pe Tunney în colțul neutru pentru că nu a mai avut când. Dempsey a sărit imediat în picioare, de parcă ar fi ricoșat pe o trambulină, și a început să aplice iar swinguri până să apuce arbitrul să se apropie sau măcar să ridice brațul.

Timpul lung care s-a scurs până când a numărat arbitrul a fost regretabil, dar Jack Dempsey era principalul vinovat pentru asta. Tunney a ales să privească imaginea de ansamblu. „Am luptat unul cu altul 20 de runde și cred că în 19 dintre acestea eu l-am bătut pe el”, le-a zis reporterilor.

Tunney a câștigat 990.000 de dolari pentru meciul acesta, din care cineva a calculat că 7 700 de dolari reprezentau timpul petrecut la orizontală în timpul „lungii numărători”. Dempsey s-a ales cu aproape 450.000 de dolari. Tunney era dispus la încă o revanșă, dar Dempsey a refuzat. Nu a mai boxat niciodată. Nici Tunney nu a mai disputat decât un meci. L-a evitat pe challengerul evident, Jack Sharkey, luptând în schimb cu un neozeelandez pe nume Tom Heeney, pe Yankee Stadium. Tunney l-a învins după 11 reprize, câștigând 500.000 de dolari pentru osteneală, dar cel mai notabil lucru la acest meci a fost că nu s-au vândut decât jumătate din bilete. Fără Dempsey, boxul nu mai avea farmecul de altă dată. Organizatorii au pierdut peste 150.000 de dolari.

La începutul lunii septembrie, în America de Sud s-a petrecut o întâmplare ciudată. Un inginer francez pe nume Roger Courteville a anunțat că, în timp ce călătorea cu mașina de la Rio de Janeiro spre Lima – prima traversare a Americii de Sud de la o coastă la alta cu un vehicul motorizat, o realizare extraordinară în sine –, pe un drum izolat din statul Mato Grosso, dăduse peste exploratorul englez Percy Fawcett, care fusese dat dispărut, fiind văzut ultima oară atunci când pornise în căutarea legendarului oraș Z, în junglele de dincolo de Fordiandia. Atunci când s-au întâlnit, Courteville nu și-a dat seama că este vorba de Fawcett, așa că nu a anunțat că îl găsise.

În relatările pe care le-a scris mai târziu pentru The New York Times, Courteville a afirmat că a oprit brusc când a dat cu ochii de un bărbat cărunt, la vreo 60 de ani, așezat în mijlocul unui drum de pământ în mijlocul pustietății. „Era îmbrăcat cu niște pantaloni scurți și o cămașă kaki și în picioare avea niște încălțări vechi, cu talpă groasă, pe care și le legase

de picioarele goale cu fibre de la niște plante de mlaștină”, povestea Courteville. „Avea febră așa de mare, că îi tremurau mâinile”. Courteville a observat mai ales că pe picioarele dezgolite ale omului roiau țânțarii. Courteville i s-a adresat în portugheză, dar nu a primit niciun răspuns, așa că a încercat în engleză. L-a întrebat pe bărbat de ce lasă țânțarii să-și facă de cap pe picioarele lui.

„Sunt flămânzi, săracii”, a răspuns omul pe un ton impasibil, cu accent englezesc. Și cam asta a fost toată conversația lor.

„Apoi străinul acela, care părea englez după purtări, a amuțit, nemaizicând nimic despre el sau despre altceva”, continuă Courteville. Așa că, în mod surprinzător, Courteville a urcat înapoi în mașină fără să mai facă niciun efort să afle cine este omul acela, să-l ajute cumva sau măcar să-l întrebe ce face acolo. Pur și simplu și-a văzut de drum și i-a povestit relaxat despre această întâlnire unui oficial din Lima când a ajuns acolo, peste câteva luni.

Oficialul s-a entuziasmat foarte tare pentru că Fawcett era cel mai celebru om care dispăruse în America de Sud.

Până la urmă s-a dovedit că individul cu care s-a întâlnit Courteville nu avea cum să fie Fawcett. În primul rând, Fawcett era chel și omul ăsta avea plete. Așa că a rămas un mister cine era și cum a ajuns acolo. Nu mai auzise nimeni de alt englez care să fi intrat în junglă și să nu mai fi ieșit.

Descoperirea lui Courteville, deși nu era vorba despre Fawcett, a redeșteptat interesul față de acesta din urmă. Un aventurier britanic-american pe nume George Miller Dyott a anunțat că intenționează să conducă o echipă de căutare prin cei 130.000 de kilometri pătrați de sălbăticie încâlcită în care se putea presupune că s-ar afla Fawcett. Ajutat de zece catări, 64 de tauri și o mică armată de călăuze și cărăuși, Dyott a petrecut luni în șir croindu-și drum prin junglă și a fost cât pe ce să-și piardă și el viața, dar nu i-a găsit nici pe Fawcett, nici pe misteriosul englez al lui Courteville sau pe altcineva despre care nu se știa deja că se află acolo. După aceea au plecat în expediție încă doi oameni, un suedez și un reporter de la United Press International, dar nu s-a mai auzit niciodată nimic de ei. În Anglia, soția lui Fawcett a spus că oamenii ar trebui să renunțe la căutări. Le-a zis reporterilor că ea comunică telepatic cu soțul ei, că acesta e bine și că va apărea când va fi pregătit. Asta nu s-a întâmplat niciodată.

Pe 2 septembrie, în drum spre Cheyenne, Wyoming, Charles Lindbergh a zburat pe deasupra liceului din Rapid City și a Cabanei de Vânătoare a Statului unde se mutaseră soții Coolidge pe timpul verii. Președintele Coolidge a ieșit din casă și a fluturat o batistă. Lindbergh a lansat niște mesaje speciale în ambele locuri. Cel de la cabana de vânătoare nu a fost găsit niciodată.

Văzând cât de epuizat era Lindbergh, organizatorii turneului său au instituit o regulă: de-acum înainte nu avea să participe la manifestări mai mult de patru ore și jumătate pe zi – două ore și jumătate de parade și discursuri ziua și două ore la banchete seara. Totul avea să fie înghesuit în acest program.

Ziarele continuau să relateze despre incursiunile sale prin țară, dar mai mult dintr-un fel de simț al datoriei decât din prea mult entuziasm, iar cum articolele nu mai apăreau aproape deloc pe prima pagină. Rareori se mai întâmpla câte ceva oarecum ieșit din comun. Când a ajuns în Abilene, Texas, Lindbergh a descoperit că organizatorii îi montaseră un tron pe vehiculul cu care urma să defileze la paradă. Jenat de o asemenea grandomanie, Lindbergh a refuzat să stea pe tron, așa că acesta a fost luat de acolo. Cam astea erau acum chestiile interesante în turneul lui Lindbergh.

După ce s-a terminat meciul dintre Dempsey și Tunney, fanii sporturilor și-au îndreptat din nou atenția către baseball și întrebarea dacă Babe Ruth va putea să-și doboare propriul record de homerun-uri. Mai avea puțin. Ruth a jucat două meciuri, pe 24 și 25 septembrie, fără să înscrie niciun homerun, așa că ar mai fi trebuit să marcheze patru și nu-i mai rămăseseră decât patru partide de jucat.

În primul dintre aceste patru meciuri, pe 27 septembrie, Ruth l-a înscris pe al 57-lea cu stil, făcând un mare șlem pe o minge aruncată de Lefty Grove, la Philadelphia – unul din cele șase homerun-uri la care a contribuit Grove în tot acel sezon. Lui Ruth nu îi reușea prea des un mare șlem: acesta era primul din sezon și al șaselea din carieră.

Cei de la Yankees au făcut pauză pe 28 septembrie, și în mod clar odihna i-a prins bine lui Ruth, căci a doua zi, prima dată când i-a venit rândul la bătaie, la începutul unei serii de trei meciuri cu Washington Senators, a înscris al 58-lea homerun pe mingea aruncată de Horace „Hod” Lisenbee, un debutant care avea un an grozav – singurul an bun din cariera lui. Ca și



Lefty Grove, Lisenbee nu le-a favorizat adversarilor decât șase homerun-uri în tot acel sezon. Două le-a marcat Ruth.

Acum Ruth nu mai avea nevoie decât de unul ca să-și egaleze recordul. La sfârșitul celei de-a cincea reprize, a venit la bătaie cu oameni la toate bazele și două out-uri. Antrenorul echipei Senators, Bucky Harris, a făcut semn spre jucătorii de rezervă să-l trimită pe un dreptaci pe nume Paul Hopkins.

Nu se aștepta nimeni să-l cheme pe Hopkins și, fără îndoială, această alegere i-a făcut pe mulți spectatori să se întoarcă spre cei care țineau scorul, încercând să se lămurească. Hopkins abia absolvise Colgate University și nu mai jucase până atunci în liga întâi. Acum tocmai era pe cale să debuteze pe Yankee Stadium, cu jucători la toate bazele și avându-l în față pe Babe Ruth, care încerca să-și atingă recordul de homerun-uri înscrise într-un sezon.

Aruncând cu mare atenție (cum era de așteptat), Hopkins a adus numărătoarea la 3 – 2, apoi a încercat să strecoare o minge curbă pe lângă Ruth. A fost o aruncare excelentă. „Am aruncat așa de încet”, își amintea Hopkins pentru Sports Illustrated șapte decenii mai târziu, la vârsta de 94 de ani, „încât Ruth a început să învârtă bâta de baseball și apoi a ezitat, a smucit-o, pe urmă a tras-o înapoi. Iar apoi a rotit-o așa de tare, de și-a rupt încheieturile mâinilor când a lovit mingea. Mamă, ce ochi avea! A lovit exact în secunda care trebuia – a dat totul din el. Parcă aud și acum pocnetul bătei. Văd în fața ochilor cum a balansat-o”. A fost al 59-lea homerun al lui Ruth, egalând un record care cu mai puțin de o lună înainte păruse de neatins.

Mingea a zburat pe deasupra capului apărătorului exterior pe dreapta, Sam Rice, de 37 de ani, de care acum nu prea își mai amintește nimeni, dar care a fost unul dintre marii jucători de la acea vreme și unul dintre cei mai misterioși, căci parcă picase în liga întâi din senin.

Cu 15 ani înainte, Rice fusese un tânăr promițător în primul lui sezon ca jucător profesionist de baseball la o echipă din liga a doua din Galesburg, Illinois. Când era el plecat, pe timpul verii, soția lui s-a mutat cu cei doi copii ai lor la ferma părinților lui de lângă Donovan, Indiana. La sfârșitul lunii aprilie, o tornadă stârnită în apropiere de Donovan a omorât 75 de oameni. Printre victime se numărau soția, copiii, mama și două surori ale lui Rice. Tatăl lui, grav rănit, a fost găsit rătăcind șocat, purtându-l în brațe pe unul dintre copiii morți. S-a stins și el, la spital, după nouă zile. Așa că, într-o

clipită, Rice și-a pierdut toată familia. Înnebunit de durere, a rătăcit prin America, lucrând pe unde apuca. În cele din urmă s-a înrolat în marina militară. Talentul lui excepțional a ieșit la iveală pe când juca baseball pentru o echipă a marinei. Clark Griffith, patronul echipei Washington Senators, a aflat cumva de el, l-a invitat să dea o probă și a fost suficient de impresionat ca să-i facă un contract. Rice a ajuns să joace la Senators și pe la 30 și ceva de ani a devenit unul dintre cei mai buni jucători de baseball. Nu știa nimeni de tragedia lui din viața personală. S-a aflat abia în 1963, când a fost inclus în Hall of Fame.

După homerun-ul lui Ruth, Hopkins l-a eliminat pe Lou Gehrig la sfârșitul reprizei, apoi s-a întors pe bancă și a izbucnit în lacrimi. Aceasta a fost una dintre cele 11 apariții ale lui Hopkins în liga întâi. În 1928 a ratat tot sezonul din cauză că se accidentase și sezonul din 1929 l-a încheiat cu o victorie și o înfrângere. S-a întors în statul său natal, Connecticut, a devenit un bancher de succes și a trăit până la 99 de ani.

30 septembrie a fost o zi sufocantă la New York. Temperatura ajungea la aproape 30 de grade și aerul era înăbușitor când, în penultimul meci din acel sezon, lui Ruth i-a venit rândul la bătaie, la sfârșitul celei de-a noua reprime, avându-l în față pe Tom Zachary, un stângaci de 31 de ani care venise de la o fermă de tutun din Carolina de Nord. Deși era un quaker pios, Zachary era destul de șiret. Unul dintre trucurile lui era să acopere cu pământ cauciucul de pe sanctuarul aruncătorului ca să se mute puțin mai aproape de casă – uneori, se spune, chiar și cu vreo jumătate de metru mai aproape. În 1927 era al zecelea sezon al său. Nu a favorizat adversarilor decât șase homerun-uri tot sezonul. Trei le-a înscris Ruth.

În ziua aceea Ruth ajungea a patra oară la bătaie. Avansase la prima bază o dată după ce jucătorul din echipa adversă aruncase patru mingi aiurea și de două ori după ce lovise el mingea, dar nu avusese nicio ocazie de a marca un homerun. Scorul era egal, 2 – 2. Încasase un out și un om la bază – Mark Koenig, care făcuse o triplă.

„Toată lumea știa că vrea să-și doboare recordul, așa că de la mine nu avea să primească nicio minge ca lumea”, i-a spus Zachary unui reporter în 1961. Zachary s-a pregătit să arunce mingea, s-a uitat la runner, apoi a lansat o minge extrem de rapidă. A fost un strike clar. Zachary și-a luat avânt și a aruncat din nou. De data asta a aruncat cu boltă și departe, iar Ruth nici măcar nu a încercat s-o lovească. A treia oară, Zachary a aruncat o

minge curbă – „cât am putut eu de bine”, își amintea el. Ruth a lovit mingea ca la golf, trimițând-o sus, în direcția stâlpului din dreapta care marca teritoriul de fault. Cei 8.000 de suporterii de pe Yankee Stadium au urmărit tăcuți mingea care a ajuns la o înălțime foarte mare, apoi a căzut parcă o veșnicie și a aterizat în tribune, la doar câțiva centimetri de limita zonei de joc. Zachary și-a trântit mănua de pământ, furios. Publicul era în delir.

Ruth a alergat ușurel de la o bază la alta, cu pasul lui ciudat de sacadat și delicat, de parcă încerca să alerge pe vârfuri, apoi a ieșit de pe bancă pentru a le mulțumi spectatorilor pentru aplauze, salutându-i scurt, militărește. Ruth a marcat toate cele patru puncte din ziua aceea. A doua zi Times a publicat scorul astfel: „Ruth 4, Senators 2”.

Un lucru mai puțin cunoscut era că meciul în care Babe Ruth a reușit al 60-lea homerun a fost și ultimul meci din liga întâi pentru Walter Johnson, cel mai bun aruncător din acea epocă. Nu mai era altul care să arunce cu atâta forță. Jimmy Dykes, care pe atunci juca la Athletics, își amintea peste ani că, la începuturile sale, a fost trimis la bătaie când arunca Johnson și nici măcar nu a văzut primele două mingi lansate de acesta. Doar le-a auzit lovind mănua prinzătorului. După a treia aruncare arbitrul i-a zis să meargă la prima bază. „De ce?”, a întrebat Dykes. „Ai fost lovit”, i-a explicat arbitrul. „Sunteți sigur?”, a întrebat Dykes. Arbitrul i-a zis să-și verifice șapca. Dykes a ridicat mâna și a descoperit că cozorocul fusese întors într-o parte de mingea lansată de Johnson. A lăsat jos bâta de baseball și a alergat recunoscător la prima bază.

În cei 21 de ani cât a jucat la aruncare, Johnson le-a lăsat adversarilor numai 97 de homerun-uri. În 1920, când a înscris Ruth unul pe o minge aruncată de el, pentru Johnson era primul după aproape doi ani. În 1927, Johnson și-a rupt piciorul în cantonament, lovit de o minge, și nu și-a mai revenit niciodată complet. Acum, când se apropia de 40 de ani, a hotărât că e timpul să se retragă. La începutul celei de-a noua reprize, la ultima lui apariție într-un meci de baseball profesionist, a fost trimis să lovească în locul lui Zachary. Mingea lui a fost prinsă de Ruth, și astfel s-au încheiat meciul, cariera lui Johnson și o etapă importantă a unei epoci glorioase.

După aceea, la vestiar, Ruth era, firește, în al nouălea cer de bucurie că înscrisese al 60-lea homerun. „Să vedem dacă se găsește vreun șmecher care să încerce să înscrie mai multe!”, tot zicea el. În general, coechipierii lui l-au felicitat cu căldură, dar, privind retrospectiv, parcă nu erau chiar așa de entuziasmați. „Nu era entuziasmul pe care ți l-ai putea închipui”, își

amintea peste ani Pete Sheehy, managerul tehnic al echipei. Nimeni nu se aștepta ca Ruth să se oprească la 60. Toți se gândeau că a doua zi va marca măcar încă unul și că poate va atinge noi recorduri în anii următori. La urma urmei, Ruth fusese primul care reușise 30, 40, 50 și 60 de homerun-uri. Cine să știe dacă în 1928 nu avea să înscrie 70?

De fapt, nici el, nici altcineva nu avea să mai înscrie atâtea mult timp după aceea. În ultimul lui meci din sezonul acela, Ruth, destul de dezamăgitor, a avansat până la prima bază fără să pună mingea în joc când a fost la bătaie. În ultimul său duel a fost eliminat după trei lovituri. Totuși, Lou Gehrig a reușit un homerun, al 47-lea din acel sezon pentru el. Acest rezultat ar putea părea dezamăgitor după ce începuse sezonul în forță, așa că merită să menționăm că era cel mai mare număr de homerun-uri reușite vreodată de un jucător, în afară de Ruth.

Înscriind 60 de homerun-uri, Ruth a întrecut toate echipele din liga întâi în afară de Cardinals, Cubs și Giants. A reușit homerun-uri pe toate arenele din Liga Americană și a înscris mai multe în deplasare decât acasă. (Raportul era de 32 la 28.) A înscris homerun-uri favorizate de 33 de aruncători diferiți. Cel puțin două dintre homerun-urile sale au fost cele mai lungi reușite vreodată pe terenurile respective. Ruth a reușit câte un homerun la fiecare 11, 8 ocazii când a fost la bătaie. A marcat cel puțin șase homerun-uri împotriva fiecărei echipe din Liga Americană. Iar în tot acest timp a avut o medie a înscrierilor de O, 356 – și a făcut 158 de run-uri, a marcat 164 de puncte în urma loviturilor sale, a avansat la prima bază de 138 de ori și chiar a furat baza de șapte ori și a realizat și 14 lovituri de sacrificiu. Greu de imaginat un an mai extraordinar.

Ruth și Gehrig au ocupat primele două locuri în top la capitolul homerun-uri, puncte înscrise în urma loviturilor lor, forța medie de lovire a mingii, run-uri, totalul bazelor atinse, lovituri lungi și avansări la bază fără să lovească mingea. Combs și Gehrig ocupau primele două locuri în ceea ce privește numărul total de lovituri și triplele. Patru jucători – Ruth, Gehrig, Lazzeri și Meusel – înscriseseră fiecare peste 100 de puncte în urma loviturilor lor. De asemenea, Combs era pe locul al treilea la run-uri și totalul bazelor atinse, iar Lazzeri al treilea ca număr de homerun-uri. Ca echipă, Yankees au obținut cea mai mare medie a înscrierilor din Liga Americană și cel mai scăzut coeficient de eficiență. Au înscris în medie 6, 3 run-uri și aproape 11 lovituri reușite în fiecare meci. Au realizat 911 run-uri, mai mult decât reușise vreo echipă din Liga Americană într-un singur

sezon. Și cele 110 victorii ale lor erau un record în cadrul ligii. Un singur jucător a fost eliminat în tot acel sezon și echipa nu s-a încăierat cu alte echipe. Baseballul nu mai avusese niciodată o echipă mai desăvârșită, mai dominantă și mai disciplinată.

Recordul de homerun-uri al lui Babe Ruth a rămas neatins până în 1961, când Roger Maris, tot de la New York Yankees, a reușit 61, deși Maris a fost avantajat de un sezon mai lung, având cu zece meciuri și 50 de dueluri mai mult decât avusese Ruth în 1927. În anii '90, mulți jucători de baseball au devenit brusc foarte puternici – unii chiar și-au construit un fizic cu totul diferit – și au înscris homerun-uri pe bandă rulantă, făcând recordurile lui Ruth și Maris să pară o glumă. S-a dovedit până la urmă că mare parte din această nouă generație de sportivi – uneori chiar și 5 – 7%, potrivit testelor aleatorii cu privire la droguri introduse, cu mare întârziere, în 2003 – lua steroizi anabolizanti. Consumul de droguri pentru a-i ajuta pe sportivi să lovească mingea depășește cu mult subiectul cărții de față, așa că voi menționa doar în trecere că, cu tot cu steroizi, majoritatea jucătorilor din zilele noastre tot nu au reușit să înscrie la fel de multe homerun-uri ca Babe Ruth, care nu consuma decât hotdogi.

Practic, nu se poate preciza exact când s-a sfârșit vara din 1927. Octombrie a adus câteva dintre cele mai văratice zile din anul acela, cu temperaturi de aproape 30 de grade la New York sau chiar mai mult în alte locuri din est. Toamna s-a instalat încetul cu încetul, nu la o dată anume, cum se întâmplă de obicei.

Cei de la Yankees s-au confruntat cu Pittsburgh Pirates în Campionatul Mondial (sau Campionatul Lumii, cum încă i se spunea adesea) și i-au învins cu ușurință în patru partide, confirmând părerea multora că Yankees era cea mai bună echipă din toate timpurile.

Calvin și Grace Coolidge s-au întors la Washington din vest și s-au instalat într-o Casă Albă renovată. Președintele s-a ținut de cuvânt și nu a mai candidat. Herbert Hoover nu a reușit să obțină susținerea lui Coolidge, dar nu și-a ascuns dorința de a-i succeda. În noiembrie, niște inundații cumplite au devastat Noua Anglie, peste o sută de oameni pierzându-și viața. Coolidge a refuzat să meargă la fața locului, trimițându-l pe Hoover.

Cântărețul de jazz a avut un număr uriaș de spectatori la New York, chiar și la zece dolari biletul. Samuel Raphaelson, care a scris piesa de teatru ce stă la baza filmului, considera că acesta este foarte prost. „Rar am

văzut filme mai slabe decât ăsta”, a spus el, dar majoritatea oamenilor erau de altă părere. Actrița May McAvoy, care juca în film, își amintea mai târziu că stătea în cinematografele unde rula acesta și se uita la spectatori. Când începea Jolson să vorbească, spunea ea, reacțiile oamenilor erau atât de entuziaste, încât „ai fi zis că îl aud pe Dumnezeu vorbind”. Filmul a avut încasări de 1, 5 milioane de dolari în anul în care a fost lansat.

Tunelul Holland a fost inaugurat după cinci ani și jumătate, cât a durat construcția lui, și au început în forță lucrările la Muntele Rushmore. În Anglia, dr. Dorothy Cochrane Logan, o americană ce lucra la Londra, a fost acuzată de sperjur după ce a pretins că a traversat înot Canalul Mânecii pentru a pune mâna pe un premiu de 5.000 de dolari, când de fapt străbătuse aproape toată distanța la bordul ambarcațiunii care o asista. Asta se pare că a pus capăt atât încercărilor de a traversa Canalul înot, cât și încercărilor de înșelăciune. La Detroit, Henry Ford făcea din nou angajări, compania pregătindu-se să înceapă producția noului Model A.

Charles Lindbergh și-a încheiat în sfârșit lungul turneu. În ultima lună a parcurs în viteză Oklahoma, Arkansas, Tennessee, Alabama, Mississippi, Louisiana, Georgia, Florida, Carolina de Sud, Carolina de Nord, Virginia, Districtul Columbia, Maryland, New Jersey, Delaware și Pennsylvania, după care a aterizat în sfârșit pe aerodromul Mitchel din Long Island, pe 23 octombrie. În trei luni zburase 35 970 de kilometri, vizitase 82 de orașe, ținuse 147 de discursuri, defilase 2 068 de kilometri la parade și fusese văzut de aproximativ 30 de milioane de oameni, cam un sfert din populația Americii. Ultima lui obligație oficială a fost un dineu în Manhattan în onoarea lui Raymond Orteig.

Iar după aceea – trebuie să i se fi părut o adevărată minune – a scăpat. După cinci luni în care fusese neîncetat în centrul atenției, se terminase în sfârșit cu toate astea. Doar că, bineînțeles, nu se terminase deloc. Nu avea să se termine niciodată. Numele lui Lindbergh era acum indisolubil legat de o faimă de care el nu avea să mai poată scăpa niciodată. Habar nu avea ce-o să facă în continuare. Cu ce să-și ocupe restul vieții era o problemă care, ca să zic așa, avea să-i ocupe tot restul vieții.

Pe 27 octombrie, Lindbergh s-a înființat pe neașteptate la aerodromul Curtiss, spunând că „nu prea mai zburase în ultimul timp” – afirmație foarte ciudată, având în vedere că zicea asta la doar patru zile după ce încheiase o călătorie de 35 970 de kilometri. Spirit of St. Louis era în revizie după îndelungatul turneu, așa încât Lindbergh a întrebat dacă nu poate să

împrumute alt avion. Echipajul de la sol al aerodromului Curtiss i-a oferit bucuros un avion, iar Lindbergh a petrecut fericit o oră singur și liniștit, în înaltul cerului.

La aterizare, îl aștepta cea mai terifiantă experiență a sa din vara aceea. 20 de coriste tocmai ajunseseră la aerodrom pentru o ședință foto. Vizita lor era total întâmplătoare și nu avea nicio legătură cu el, dar, firește, fetele s-au entuziasmat când au aflat că nu le despărțea de cel mai dorit burlac din lume decât ușa unui hangar, așa că au asediat vesele clădirea, zgâindu-se prin ferestre și strigându-l prin crăpăturile ușii, implorându-l să iasă, ca să-i ciufulească părul și să-l strângă în brațe. Lindbergh arăta de parcă avea să moară acolo. Văzând cât este de terorizat, managerul aerodromului a pus să fie adusă o mașină la ușa din spate a hangarului. Ușurat și recunoscător, Lindbergh a urcat în mașină și a pornit în trombă, evitând la mustață o întâlnire de gradul III cu 20 de tinere zglobii care îl adorau.

Probabil că degeaba i s-ar fi amintit lui Lindbergh că tocmai își petrecuse toată vara întâlnindu-se numai cu președinți și regi, vorbind unor mulțimi câtă frunză și iarbă, primind omagii ca niciun alt om până atunci. Se pare că, după toate astea, cel mai celebru om din lume tot copil rămăsese.

Este firesc să ne întrebăm – deși nu e tocmai ușor de găsit un răspuns – de ce Charles Lindbergh și zborul lui spre Paris din 1927 au fascinat lumea atât de mult. Sigur, în mare măsură era vorba despre Lindbergh însuși – faptul că avea o față de copil cuminte, că a făcut isprava asta de unul singur, că s-a comportat cu atâta modestie și aplomb imediat după zbor. La asta se putea adăuga fascinația generată de ideea că oceanul putea fi acum traversat. Ideea că un avion putea să plece de la New York și să reapară peste câteva ore la Paris, Los Angeles sau Havana, de parcă s-ar fi rematerializat din senin, părea aproape de domeniul SF-ului.

Pentru americani, mai era și sentimentul nou și plăcut că erau primii într-un anumit domeniu. Acum e cam greu de imaginat, dar americanii din anii '20 crescuseră într-o lume în care cele mai multe dintre cele mai importante lucruri se întâmplau în Europa. Acum, dintr-odată, America domina aproape toate domeniile – în cultura populară, în finanțe și bănci, pe plan militar, în domeniul invențiilor și tehnologiei. Centrul de greutate al planetei se deplasa către capătul celălalt al lumii, iar zborul lui Charles Lindbergh a devenit cumva expresia supremă a acestui lucru.

Desigur, nimic din toate acestea nu explică de ce pe iarba de la Le Bourget au dat năvală 100.000 de parizieni, ca să întâmpine Spirit of St. Louis pe pistă, de ce au venit patru milioane de oameni la New York sau de ce atâția munți și atâtea faruri și bulevarde au primit numele lui. Tot ce se poate spune este că, din cine știe ce motiv, zborul lui Lindbergh a oferit lumii un moment de bucurie sublimă, spontană, unificatoare, la o scară nemaivăzută până atunci. Charles avea să rămână pentru totdeauna piatra de hotar a acestui sentiment. Bineînțeles, era o obligație imposibilă.

Au trecut aproape nouă decenii din vara anului 1927 până astăzi și nu a mai rămas mare lucru din tot ce s-a întâmplat atunci. Aerodromurile din Long Island nu mai există de mult. Aerodromul Roosevelt a fost închis în 1951. Astăzi pe locul respectiv se află un centru comercial de 110 acri, cel mai mare din statul New York. Locul din care au decolat Lindbergh și ceilalți este marcat de o placă memorială, aflată sub scara rulantă de lângă magazinul Disney. O statuie intitulată „Spirit”, comemorând zborul lui Lindbergh, se înalță, deznădăjduită, pe o insulă pietonală din parcare.

Nu a mai rămas mare lucru nici în amintirea oamenilor. Multe dintre cele mai notabile nume ale acelei veri – Richard Byrd, Sacco și Vanzetti, Gene Tunney, chiar și Charles Lindbergh – rareori mai sunt pomenite astăzi și de aproape toți ceilalți chiar că nu se mai vorbește deloc. Așa că poate merită să ne oprim o clipă și să ne amintim măcar unele dintre lucrurile care s-au întâmplat în vara aceea. Babe Ruth a reușit 60 de homerun-uri. Rezerva Federală a făcut greșeala care a precipitat prăbușirea bursei. Al Capone s-a bucurat de ultima lui vară în culmea gloriei. S-a turnat Cântărețul de jazz. S-a inventat televiziunea. Radioul a ajuns la maturitate. Au fost executați Sacco și Vanzetti. Președintele Coolidge a ales să nu mai candideze. Au început lucrările la Muntele Rushmore. Fluviul Mississippi s-a revărsat ca niciodată până atunci. Un nebun din Michigan a aruncat în aer o școală, omorând 44 de persoane, în cel mai crud măcel din istoria Americii în care victimele au fost copii. Henry Ford a oprit producția Modelului T și a promis să nu-i mai insulte pe evrei. Iar un puști din Minnesota a traversat în zbor oceanul și a captivat toată planeta ca nimeni altcineva până atunci.

Indiferent ce altceva s-a mai întâmplat, a fost o vară care a schimbat lumea.



## Epilog

*Țara poate să privească prezentul cu satisfacție și să anticipeze viitorul cu optimism.*

Calvin Coolidge

în ultimul său discurs

despre starea națiunii, decembrie 1928

Pe 30 aprilie 1928, la aproape un an după primul lui zbor de încercare cu Spirit of St. Louis, Charles Lindbergh a dus avionul lui iubit – nava lui, cum i-a spus întotdeauna – la Institutul Smithsonian din Washington. În cariera sa de un an, acesta efectuase 175 de zboruri și petrecuse în aer 489 de ore și 28 de minute. A fost expus în Muzeul Artelor și Industriilor din parcul Mall, pe 13 mai, cu o săptămână înainte de prima aniversare a zborului istoric peste Atlantic. Lindbergh a insistat ca Spirit of St. Louis să nu fie expus niciodată în altă parte. Avionul a rămas tot timpul în custodia Institutului Smithsonian.

„Nu știu de ce a insistat așa de mult pe chestia asta”, îmi spune dr. Alex M. Spencer, un muzeograf voios, într-o zi din 2011, când fac o vizită acolo. „Nu cred că i-a cerut cineva asta”.

Eu și Spencer stăm la un mezanin care dă spre holul spațios de la intrarea în Muzeul Smithsonian al Aerului și Spațiului. Chiar în fața noastră, încremenit pentru veșnicie într-un zbor închipuit, Spirit of St. Louis atâră în niște cabluri subțiri prinse de tavan. Pare mic și neliniștitor de imaterial. Lipsa vizibilității spre înainte este frapantă. Îmi vine greu să mi-l imaginez pe Lindbergh îngrămădindu-se într-un spațiu așa de mic – dar și mai greu să mi-l închipui înghesuind acolo și câte-un pasager, ca Henry Ford, de pildă. Trebuie să fi fost extrem de strâmt înăuntru. De aproape, se vede clar că avionul este învelit cu o pânză subțire, care sporește și mai mult impresia de fragilitate. Nu e de mirare că Lindbergh avea atâta grijă să nu atingă nimeni mașinăria lui iubită.

Am venit la muzeu ca să-l întreb pe Spencer în ce fel a contat – dacă a contat – zborul lui Lindbergh în istoria aviației. „Oho, și încă cum!”, îmi răspunde el cu emfază și mă conduce într-o galerie din apropiere, „America în aer”, o încăpăre mare, cubică, aproape ticsită cu aeroplanе vechi, strălucitoare. Pentru neavizați, aceste avioane nu par să aibă prea multe în comun, dar de fapt au fost alese cu mare grijă. „Dacă le iei în ordinea în

care au fost construite, îți spun o poveste cu adevărat remarcabilă”, zice Spencer.

Mai întâi îmi arată un Ford Tri-Motor din 1928. Cenușiu și pătrășos, făcut din foi de aluminiu ondulat, arată de parcă ar fi fost construit într-o magazie de cineva care nu înțelegea prea bine care-i treaba cu aerodinamica. Poate este grăitor faptul că Henry Ford a refuzat să urce vreodată în vreun avion fabricat de el.

„Acum compară-l cu avionul ăla”, spune Spencer, conducându-mă de-a lungul unui Boeing 247-D. Boeingul este mai mare și evident mai elegant. Fiecare suprafață este frumos fuzelată. Aripile în consolă nu au hobane și montanți, chiulasele motoarelor sunt ascunse sub niște capote metalice, motoarele sunt încorporate în aripi, nu pur și simplu fixate pe ele. Evident, acesta este un avion din altă epocă, mai stilată.

„Și apoi s-a făcut ăsta”, zice Spencer mândru, prezentându-mi la piعة de résistance, un Douglas DC-3. Creat în 1935, lansat în 1936, DC-3 a fost primul avion de transport cu adevărat modern. Avea 21 de locuri, putea să zboare pe o distanță de aproape 2.500 de kilometri și să atingă o viteză maximă de croazieră de aproape 350 de kilometri pe oră. Dacă un pasager urca la bordul unui DC-3 din New York la ora 4 după-amiaza, putea ajunge în Los Angeles a doua zi dimineată, la timp pentru micul dejun. Era călătoriilor aeriene moderne începuse cu adevărat.

„Și toate astea s-au petrecut în mai puțin de un deceniu”, îmi spune Spencer, arătând spre toate minunile din jurul nostru. „Și asta datorită zborului lui Lindbergh”. „Dar nu s-ar fi ajuns oricum la asta?”, îl întreb. „Ba da”, spune Spencer. „Însă ar fi durat mai mult și nu ar mai fi fost aproape exclusiv realizarea americanilor”.

S-a calculat că zborul lui Lindbergh a impulsionat investiții în aviație de aproximativ 100 de milioane de dolari în America. La mijlocul anilor '20, Boeing, un mic constructor de avioane din Seattle, avea atât de puține comenzi, încât uneori mai făcea și mobilă ca să se mențină pe linia de plutire. În mai puțin de un an după zborul lui Lindbergh avea o mie de angajați. Aviația a devenit pentru anii '30 ceea ce a fost radioul pentru anii '20. Lindbergh însuși a promovat continuu această industrie. Nici nu își încheiase bine turneul prin țară, că Dwight Morrow, proaspăt instalat în funcția de ambasador al Statelor Unite în Mexic, l-a întrebat dacă nu ar vrea să facă o vizită de prietenie în acea țară. Era o cerere îndrăzneată. Mexicul

era în pragul revoluției. Niște bandiți atacaseră recent un tren care mergea de la Ciudad de México spre Los Angeles și omorâseră mai mulți pasageri, printre care și o tânără învățătoare americană pe nume Florence Anderson. Morrow și soția lui se deplasau cu vehicule blindate. Nu era tocmai un loc potrivit pentru un aviator dacă se rătăcea.

Lindbergh a acceptat totuși invitația fără să șovăie nicio clipă, făcând imediat planuri pentru un turneu prin America Centrală și Caraibe aproape la fel de ambițios și, după cum avea să se dovedească adesea, chiar mai riscant decât călătoria sa prin America. Mai mult, avea să finanțeze călătoria din buzunarul lui.

Pe 13 decembrie, la doar șase săptămâni după ce a terminat turneul din Statele Unite, Lindbergh a decolat de pe aerodromul Bolling din Washington, DC, cu destinația Ciudad de México. Zborul, deși acoperea doar două treimi din distanța pe care o străbătuse până la Paris, a fost la fel de eroic. Pentru că nu a găsit o hartă precisă a Mexicului, a zburat ghidându-se după una care părea o pagină ruptă dintr-un manual de geografie pentru liceu. Atât timp cât a urmat linia de coastă a Golfului Mexic, a reușit să se orienteze, dar, după ce s-a îndepărtat de țărm, după Tampico, nu s-a mai putut ghida decât după instinct. Singurul orașel pe deasupra căruia a trecut nu era marcat pe harta lui, iar liniile ferate izolate pe care le-a găsit nu l-au dus într-un loc care să-i fie de folos. Până la urmă, a dat peste o formă de relief mai înaltă care s-a gândit că trebuie să fie muntele Toluca și și-a dat seama că trecuse cu mult de destinația sa. Când s-a întors, încercând să ajungă pe aerodromul Valbuena, deja zbura de 27 de ore și 15 minute și întârziase cu câteva ore bune.

Când a aterizat avionul lui Lindbergh, la 2.30 după-amiază, 150.000 de oameni s-au năpustit spre el cu atâta entuziasm, încât au luat pe sus avionul și l-au cărat pe umeri până la hangar. Dwight Morrow, care aștepta pe un podium împreună cu președintele Plutarco Calles și un grup de demnitari de la 8 dimineața, a fost cel mai ușurat om din emisfera vestică.

În următoarele două luni, Lindbergh a făcut un tur al regiunii, zburând adesea pe o vreme îngrozitoare sau aterizând pe aerodromuri periculoase de neadecvate. Peste tot a fost întâmpinat ca un erou de mulțimi imense de oameni. Au fost numite după el străzi, școli, râuri și cocteiluri, dar și o mulțime de copii. A vizitat Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Columbia, Venezuela, Insulele Virgine, Porto Rico, Republica Dominicană, Haiti, Cuba și Zona Canalului Panamá,

dar a petrecut Crăciunul în Ciudad de México împreună cu soții Morrow. Venise aici să-și petreacă vacanța și fiica acestora, Anne. Era elevă în ultimul an la Smith College din Northampton, Massachusetts – care, întâmplător, era și orașul natal al lui Calvin Coolidge. Anne era timidă, frumoasă, deșteaptă și minunat de independentă. Lindbergh s-a îndrăgostit până peste urechi. Ea a devenit prima lui iubită. În scurt timp s-au logodit. Peste un an și patru luni aveau să fie căsătoriți.

Când s-a întors în America, Lindbergh a fost chemat aproape imediat să facă iarăși pe eroul. Un avion care venea din Irlanda, având la bord doi germani și un irlandez, aterizase forțat în estul Canadei, pe un petic izolat de uscat numit Insula Greenly, în largul coastei Labradorului. Era prima traversare reușită a Atlanticului cu avionul de la est la vest, dar acum aviatorii rămăseseră blocați pe insulă. Le-au zburat în ajutor Floyd Bennett și Bernt Balchen. Să nu uităm că Bennett era aviatorul care fusese cât pe ce să-și piardă viața când s-a prăbușit America lui Richard Byrd, la primul său zbor, cu aproape un an înainte. Bennett fie era urmărit de ghinion, fie nu își revenise complet, pentru că, atunci când a ajuns în Canada, a făcut pneumonie. Aflând asta, Lindbergh a dat fuga la Institutul Rockefeller să ia o fiolă cu un ser și a pornit cu avionul prin viscol și furtună ca să i-o ducă lui Bennett, care zăcea la pat. Din păcate, s-a dovedit că nu era tipul de ser care trebuia, așa că Bennett a murit. Avea 37 de ani.

La Institutul Rockefeller, Lindbergh l-a cunoscut pe Alexis Carrel, întâlnire care avea să ducă la o prietenie îndelungată și la mulți ani de sfaturi proaste. „În viața de adult a lui Charles Lindbergh nimeni nu i-a influențat gândirea mai profund decât Alexis Carrel”, scria A. Scott Berg în apreciată biografie a lui Lindbergh pe care a publicat-o în 1998. Născut la Lyon, Carrel era unul dintre cei mai talentați chirurghi de la acea vreme. Pe când era student la Medicină în Franța, a devenit faimos pentru dexteritatea lui extraordinară – lega două bucăți de catgut folosindu-și doar două degete sau făcea cinci sute de suturi pe o foiță de țigară. Acestea nu erau doar niște trucuri amuzante, căci abilitatea sa de a mânui acul și firul chirurgical l-a făcut pe Carrel să conceapă noi metode utile de suturare. A inventat o modalitate de a sutura arterele care menținea neted interiorul acestora, eliminând astfel riscul de formare a cheagurilor, și astfel a salvat nenumărate vieți. În 1906 s-a angajat la Institutul Rockefeller, iar peste șase ani primea Premiul Nobel pentru medicină – prima persoană din America

ce se bucura de această cinste. În lunga sa carieră, Carrel a realizat și prima operație de bypass coronarian (pe un câine) și a făcut cercetări care au deschis mai târziu calea transplanturilor de organe și grefelor de țesuturi.

Totuși, s-a dovedit că avea idei care de care mai ciudate. Era convins că lumina soarelui nu e bună deloc și susținea că civilizațiile cele mai înapoiate din lume se aflau mereu la tropice, unde lumina e cea mai puternică. Insista ca în sălile lui de operație totul, de la halate până la pansamente, să fie negru. Refuza cu încăpățânare să vorbească cu persoanele de care nu îi plăcea din primul moment.

Carrel s-a remarcat mai ales prin opiniile sale înfiorătoare cu privire la eugenie. Credea că oamenii cu deficiențe sau cu retard ar trebui să fie „eliminați prin eutanasiere în camere de gazare”. Astfel de oameni, după părerea lui, ar trebui să fie gata să-și dea viața pentru binele suprem al umanității. „În mintea omului modern trebuie inoculat conceptul de sacrificiu, ideea necesității sale sociale absolute”, afirma Carrel.

Carrel și-a expus părerile deschis – deși nu întotdeauna foarte coerent – într-un bestseller din 1935 intitulat Omul, acest necunoscut. Acolo întreba:

*De ce le mai ținem pe ființele acestea inutile și dăunătoare? Cei care au ucis, au jefuit înarmați cu un pistol automat sau cu o mitralieră, au răpit copii, i-au prădat pe săraci de agoniseala lor, au înșelat populația cu privire la aspecte importante ar trebui eliminați într-un mod uman și economic, în mici instituții de eutanasiere care să dispună de gaze adecvate. La fel ar trebui procedat și cu nebunii, cu cei vinovați de acte criminale.*

Soluția la problemele acestei lumi, susținea Carrel, era să se creeze un „Înalt Consiliu al Doctorilor” (pe care, a lăsat el de înțeles, era gata să-l conducă) al cărui rol principal ar fi fost să se asigure că treburile planetei rămân mereu sub controlul „raselor albe dominante”.

O vreme, opiniile lui Carrel au atras o serie de adepți surprinzător de respectuoși. Când a ținut o prelegere la Academia de medicină din New York, 5.000 de oameni s-au îngrămădit într-o sală de conferințe care avea o capacitate de 700 de locuri. Lindbergh era fascinat. „Gândirea lui părea nemărginită și extraordinar de pătrunzătoare”, se minuna el.

Prin Carrel, Lindbergh a devenit interesat de construirea unui dispozitiv care să mențină organele în viață în mod artificial în timpul operației chirurgicale, iar în cele din urmă a născocit un instrument numit pompă de

perfuzie – „un tub de sticlă în spirală, care seamănă cu un boiler”, cum o descria revista Time. În esență, era un soi de filtru mai sofisticat. Carrel era extrem de încântat de publicitatea pe care i-o aducea implicarea lui Lindbergh – aceasta pica la țanc, tocmai când a scos Omul, acest necunoscut – și i-a convins pe jurnaliști că pompa era un progres istoric în știința medicală. Cei doi au apărut pe coperta revistei Time, cu aparatul etalat cu mândrie între ei. Pompa de perfuzie a lui Lindbergh era fără îndoială un dispozitiv care arăta foarte șic, dar este corect să spunem că nu ar fi atras niciodată atâta atenție dacă ar fi fost inventată de altcineva. În practică, avea puține aplicații utile și niciun rol în chirurgie. Deși s-au construit mai multe pompe de perfuzie, se crede că în 1940 nu se mai folosea niciuna.

În lumea largă, Lindbergh era încă întâmpinat de mulțimi de oameni oriunde se ducea. În primăvara anului 1928, a făcut o tură cu un avion de pe aerodromul Curtiss într-o duminică, zi în care s-au adunat o grămadă de gură-cască. Când în mulțime s-a dus vorba că Lindbergh va ateriza, 2000 de oameni s-au năpustit spre pistă „de parcă dăduse strechea în ei”, cum scria Times. Două femei au fost rănite, niște copii s-au pierdut de părinții lor și mulți s-au ales cu vânătăi sau cu hainele rupte. Lindbergh a rămas blocat în avion timp de 15 minute. Asta era viața lui acum. Chiar și atunci când s-a dus cu Carrel la Copenhaga ca să facă o demonstrație a pompei de perfuzie la o conferință științifică, poliția a trebuit să ridice baricade ca să stăvilească mulțimile.

Nu mai avea pic de intimitate. Lindbergh și Anne Morrow s-au căsătorit în mai 1929, iar în luna de miere au plecat într-o croazieră pe mare, în largul coastei statului Maine, cu un iaht împrumutat, lung de 12 metri. În a doua zi pe mare, s-au enervat peste poate când au descoperit că îi tot bâzâie la cap un avion din care li se făceau poze. La scurt timp după aceea, a început să se țină după ei o barcă plină cu reporteri și fotografi. „Opt ore la rând au tot dat târcoale ambarcațiunii noastre”, își amintea Lindbergh mai târziu, cu amărăciune.

Soții Lindbergh încercau să ducă o viață cât de normală puteau. Charles a lucrat la Transcontinental Air Transport, un strămoș al lui TWA, și la Pan Am și era, desigur, un personaj important în industria aviatică atunci când viața lui și a lui Anne a fost dată peste cap în cel mai devastator mod posibil. La începutul anului 1932, un intrus s-a cățărat pe o fereastră de la etaj în casa lor de lângă Hopewell, New Jersey, și l-a răpit pe copilașul lor,

Charles Augustus Junior. Deși au plătit o răscumpărare de 50.000 de dolari, două luni mai târziu copilul a fost găsit mort.

În ciuda îngrijorării și a durerii lor, soții Lindbergh au fost subiectul celui mai grotesc circ mediatic. Pe deasupra locuinței lor zburau încontinuu la mică înălțime avioane pline de gură-cască la 2, 50 dolari biletul, așa că nici nu mai puteau ieși din casă. Doi fotografi au reușit să intre cumva în morga din Trenton și au făcut poze cu copilașul mort. Fotografiile erau mult prea îngrozitoare ca să fie publicate, dar circulau pe sub mână și puteau fi cumpărate cu 5 dolari. Atunci când Bruno Hauptmann, un imigrant german, a fost judecat pentru această crimă în orașelul Flemington, New Jersey, au venit 100.000 de oameni din prima zi. În februarie 1935, Hauptmann a fost găsit vinovat și condamnat la moarte. Călăul său a fost Robert G. Elliott.

Charles și Anne se săturaseră până peste cap. S-au mutat în Europa, mai întâi în Kent, în Anglia, apoi într-o casă de pe o mică insulă aflată în largul coastei provinciei Bretagne. Pe o insulă din apropiere se afla casa de vacanță a lui Alexis Carrel și a soției lui. Soții Lindbergh au călătorit foarte mult și prin Europa, devenind evident foarte atașați de Germania. În 1936, Charles a participat la Olimpiada de la Berlin ca invitat al naziștilor și, în mod vizibil, s-a simțit extraordinar de bine. După aceea i-a scris unui prieten din Statele Unite că germanii au „un simț al decenței și al valorilor care ne depășește cu mult” – afirmație destul de neașteptată apropo de Germania nazistă.

În 1938, Lindbergh a acceptat o medalie din partea lui Hermann Göring, lucru pe care mulți l-au considerat revoltător. Anne nota cu amărăciune – încercând să ofere o justificare – că medalia i-a fost acordată soțului ei la un dineu care a avut loc la Ambasada Statelor Unite la Berlin, că Göring fusese invitat de statul american, că Lindbergh nu a știut că i se va oferi medalia și că nu a vrut să facă o scenă la un eveniment oficial. Așa a fost. Însă Lindbergh nu a mai dat înapoi medalia, nici măcar când Germania și America erau în război.

Nu există dovezi care să sugereze că Lindbergh ar fi aprobat vreodată atrocitățile, dar, atunci când cineva afirmă că pe lumea asta sunt prea mulți oameni de un anumit soi, nu e prea departe de cei care le aprobă. Cert este că atât el, cât și Anne îl admirau fără remușcări pe Adolf Hitler. Anne spunea că Hitler este „un vizionar care vrea cu adevărat binele țării sale”. Lindbergh credea că Hitler este, „fără îndoială, un mare om”. A recunoscut că naziștii tindeau să fie puțin cam fanatici, dar, în spiritul echității, a

afirmat că „multe dintre realizările lui Hitler ar fi fost imposibile fără o anumită doză de fanatism”.

Soții Lindbergh s-au gândit serios să se mute în Germania. Tocmai atunci, în Germania a avut loc celebrul pogrom numit Kristallnacht, când cetățeni din toată țara au devastat magazinele și casele evreilor. (Kristallnacht, „Noaptea de cristal” sau „Noaptea sticlei sparte”, se referă la cioburile de sticlă de la geamurile sparte, rămase în urma lor.) Kristallnacht are o sonoritate aproape sărbătorească, ai zice că a fost o noapte plină de veselie și de șotii nevinovate. În realitate, a fost o acțiune teroristă aprobată de stat. În cartea sa Hitlerland, Andrew Nagorski povestește cum un băiat a fost aruncat pe o fereastră de la etaj jos, în stradă. Când băiatul, rănit, a început să se târască, încercând să scape, gloata a tăbărât pe el, lovindu-l cu picioarele. A fost salvat de un american care trecea pe acolo. Kristallnacht a îngrozit o lume întreagă.

Soții Lindbergh au fost șocați, cu siguranță, dar în felul lor. Anne scria în jurnalul ei: „Ajungi să crezi că poți să-i înțelegi pe oamenii ăștia și să lucrezi cu ei și apoi se apucă să facă ceva stupid, brutal și nedisciplinat, cum s-a întâmplat acum. Sunt șocată și foarte supărată. Cum mai putem să ne mutăm acolo?”. Două lucruri sunt de-a dreptul uimitoare aici. În primul rând, deși doamna Lindbergh este evident tulburată de această scăpare („ceva stupid, brutal și nedisciplinat”), nu lasă de înțeles că ar deranja-o atitudinea generală a germanilor față de evrei. În al doilea rând, după cum spunea chiar ea, Kristallnacht nu făcea ca mutarea în Germania să fie o idee intolerabilă, ci doar o provocare.

Pentru prima dată, oamenii au început să se întrebe dacă Lindbergh chiar era un erou potrivit pentru țară. Dar ce era mai rău abia urma.

Se spune că soților Lindbergh li s-ar fi oferit o casă în Berlin, confiscată de la niște evrei, dar până la urmă au ales să se întoarcă în Statele Unite. Charles s-a implicat îndeaproape într-o organizație intitulată America First, care fusese creată pentru a se opune implicării Americii în alt război european. În septembrie 1941, s-a dus la Des Moines, Iowa, ca să țină un discurs, care avea să fie difuzat la radio în toată țara, explicând de ce crede că nu e bine ca Statele Unite să intre în război cu Germania. 8.000 de oameni s-au înghesuit în Coliseumul din Des Moines în seara aceea. Discursul lui Lindbergh era programat să înceapă abia la ora 9.30 seara, așa că publicul a putut asculta mai întâi un mesaj al lui Franklin Roosevelt



transmis la radio de la Casa Albă. Mulți au uitat că America era deja în pragul războiului în septembrie 1941. Niște submarine germane scufundaseră recent trei cargoboturi americane și atacaseră o navă militară, USS Greer. Numeroși susținători ai grupului America First pretindeau că navele americane provocaseră în mod deliberat aceste atacuri, afirmație pe care mulți alții o considerau revoltătoare. Având în vedere toate acestea, atmosfera era foarte tensionată după ce s-a încheiat transmisiunea mesajului lui Roosevelt, când Lindbergh s-a ridicat în picioare și s-a îndreptat către un pupitru din centrul scenei. Cu un glas caracterizat adesea drept strident, Lindbergh a declarat că trei forțe – britanicii, evreii și Franklin Delano Roosevelt – împingeau America spre război denaturând în mod intenționat adevărul. „Mă refer aici la agitatorii care susțin războiul, nu la persoanele sincere, dar îndrumate greșit care, debusolate de dezinformare și speriate de propagandă, se iau după acești agitatori”, a spus el.

Remarcile lui Lindbergh au fost întâmpinate cu huiduieli și aplauze în proporții relativ egale. De fiecare dată când era întrerupt, se oprea până se potolea rumoarea. Nu s-a uitat niciun moment la public, rămânând tot timpul cu ochii ațintiți pe foile pe care le avea în față. Evreii, a continuat el, constituiau o influență deosebit de nocivă deoarece dețineau și dominau „filmele noastre, presa noastră, radioul nostru și guvernul nostru”. A admis că evreii aveau dreptate să fie supărați pentru că erau persecutați în Germania, dar a afirmat că o politică prorăzboi era periculoasă nu doar pentru „noi”, ci și pentru „ei”. Nu a explicat de ce crede asta.

Marea Britanie, a spus el, „nu este suficient de puternică pentru a câștiga războiul pe care l-a declarat Germaniei”. În cele din urmă, a trântit o mostră de idealism în stilul lui Carrel. „În loc să intre în război împotriva Germaniei”, a sugerat el, „America ar trebui să se alieze cu ea și cu Anglia pentru a forma un puternic «zid occidental» al rasei și armelor care să țină stavilă și lui Genghis-Han, și infiltrării unor rase inferioare”. A fost un discurs extraordinar, care a pus capăt carierei sale de erou al Americii.

În ediția din dimineața următoare a cotidianului The Des Moines Register, un editorial încerca să păstreze un ton judicios. „Poate a fost o dovadă de curaj din partea colonelului Lindbergh să spună ceea ce crede”, scria Register, „dar a ignorat în asemenea măsură consecințele acestui gest – ca să spunem așa –, încât nu mai este demn să-și dea cu părerea despre elaborarea politicilor în această țară”.

În aceeași zi s-a aflat că Germania torpilase cargobotul de 1 700 de tone Montana în largul coastei Groenlandei. Pretutindeni în America, oamenii îl renegau pe Charles Lindbergh. Wendell Willkie, care avea să fie curând candidatul la președinție din partea republicanilor, a spus că discursul lui Lindbergh este „cea mai neamericană prelegere ținută în vremurile noastre de o persoană cu reputație la nivel național”. Străzile, școlile și aeroporturile botezate după Lindbergh și-au schimbat numele. Vârful Lindbergh a devenit Vârful Vulturului Singuratic. La Chicago, Farul Lindbergh a devenit Farul Palmolive. TWA nu se mai autointitula „Compania Aeriană Lindbergh”. Până și Little Falls, orașul lui natal, a acoperit cu vopsea numele lui Lindbergh de pe turnul de apă. Președintele Roosevelt a afirmat neoficial: „Eu sunt absolut convins că Lindbergh e nazist”. Trei luni mai târziu, japonezii au atacat Pearl Harbor; America era în război.

După intrarea Americii în război, Lindbergh a susținut din toată inima cauza Aliaților, dar era prea târziu. Nu avea să-și mai spele niciodată reputația. După război, a devenit un ecologist devotat și a făcut foarte multe lucruri bune în toată lumea, dar nu a reușit să recâștige afecțiunea publicului. Un film din 1957 despre zborul lui spre Paris, cu Jimmy Stewart în rolul principal, a fost un eșec la box-office. Odată cu trecerea anilor, Lindbergh s-a retras în mare măsură din viața publică. A murit de cancer în casa lui de pe insula Maui, în Hawaii, la vârsta de 72 de ani, în 1974. Era atât de organizat, încât a pus să i se completeze dinainte până și certificatul de deces. Doar data decesului a rămas necompletată. Nu și-a retras niciodată cuvintele rostite la Des Moines, nici măcar parțial.

La aproape 30 de ani după moartea lui, în 2003, a ieșit la iveală că Lindbergh avusese o viață privată mult mai complicată decât se crezuse înainte. Din 1957 până la moartea sa, avusese în secret o idilă la distanță cu o croitoreasă nemțoaică din München, Brigitte Hesshaimer, în urma căreia s-au născut doi băieți și o fată. Copiii le-au spus reporterilor că Lindbergh fusese „un vizitator misterios care venea o dată sau de două ori pe an”. Știau că este tatăl lor, dar credeau că îl cheamă Careu Kent.

Potrivit altor reporteri, Lindbergh a avut în același timp relații și cu sora lui Brigitte Hesshaimer, Marietta, cu care a mai avut doi copii, și cu o secretară nemțoaică, pe nume Valeska, cu care avea încă doi copii. Toate aceste legături au fost întreținute cu atâta discreție, încât nici familia lui

Lindbergh din America, nici biograful lui, A. Scott Berg, nu au știut nimic despre ele. Cum a făcut Lindbergh asta încă nu este clar.

Până una-alta, putem spune că cel mai mare erou al secolului XX a fost cu mult mai enigmatic și cu mult mai puțin erou decât bănuise cineva vreodată.

Toate astea fac ca viața celorlalte personaje principale ale acestei povești să pară cam insipidă și dezamăgitoare, dar iată, într-o formă evident sintetică și aproximativ cronologică, ce s-a mai întâmplat cu ele după lunga vară a anului 1927.

Charles Nungesser și François Coli, aviatorii francezi cu care a început totul, nu au fost găsiți niciodată, dar asta nu înseamnă că au fost dați uitării. În noiembrie 1927 s-a anunțat cu oarece jenă că suma de 30.000 de dolari pe care primarul New York-ului, Jimmy Walker, ar fi trebuit să i-o ofere lui madame Nungesser la Paris dispăruse fără urmă. Acesta era Fondul Roxy – banii strânși la concertul de binefacere de la Teatrul Roxy la care ajunsese și Lindbergh în iunie. Aproximativ 70.000 de dolari strânși din alte orașe ale Americii s-au găsit, dar contribuția orașului New York se pare că a înghițit-o pământul.

Astăzi, pe o faleză stâncoasă bătută de vânturi care se înalță deasupra micii și agreabilei stațiuni Etretat de pe coasta Normandiei, se află un monument alb de beton ce seamănă cu o peniță uriașă înfiptă în pământ. Îndreptată către America, aceasta marchează locul unde cei doi eroi ai aerului s-au desprins de pământul lor natal pentru ultima dată. Este singurul monument din lume închinat acelei veri a zborurilor remarcabile.

La câțiva kilometri spre vest se află satul Versur-Mer, unde s-au prăbușit în mare comandorul Richard Byrd și echipa lui. Un mic muzeu local adăpostește cele câteva rămășițe ce amintesc de noaptea aceea, printre care și o bucățică din învelișul de pânză al avionului – tot ce s-a mai păstrat din el.

După zborul peste Atlantic, Byrd a făcut două expediții lungi în Antarctica – una din ele, oarecum surprinzător, sponsorizată cu generozitate de Jacob Ruppert de la Yankees – și în prima a survolat (fără doar și poate) Polul Sud. Byrd a fost avansat la gradul de contraamiral și și-a petrecut restul vieții delectându-se cu rolul de erou. A murit în 1957, la vârsta de 68 de ani.

Bernt Balchen, eroul necântat al aventurii Americii, l-a însoțit pe Byrd în zborul lui spre Polul Sud. După aceea a devenit colonel în forțele aeriene americane și a avut o carieră remarcabilă, deși, după cum am menționat mai sus, a avut necazuri cu familia lui Byrd din cauză că sugerase în autobiografia lui că Byrd nu ajunsese la Polul Nord în 1926, așa cum pretindea. Balchen a murit în 1973. George Noville l-a însoțit pe Byrd în a doua expediție a acestuia. Peninsula Noville și muntele Noville din Antarctica îi poartă numele. Noville a murit în 1963, în California. În afară de asta nu se știe mai nimic. Lui Bert Acosta, al patrulea membru al echipajului Americii din 1927, nu i-a mers prea bine. A devenit un bețiv inveterat și a ajuns de mai multe ori la închisoare pentru vagabondaj și pentru neplata pensiei alimentare. Cuprins de un acces de idealism prin anii '30, și-a mai venit cât de cât în fire, reușind să plece în Spania, unde a zburat în misiuni de luptă pentru republicanii antifasciști, dar după război s-a întors în Statele Unite și a revenit la proastele lui obiceiuri. A murit, aproape sărac, în 1954.

Un alt personaj care a luat-o serios la vale a fost ciudatul și enigmaticul Charles A. Levine. În octombrie 1927, după ce fusese plecat aproape cinci luni, Levine s-a întors în țară. I s-a organizat o paradă pe Fifth Avenue, dar nu a venit aproape nimeni. La un prânz de la Hotel Astor, primarul Jimmy Walker a amintit direct cât de prost fusese tratat bietul Levine.

După aceea a devenit clar de ce zăbovise Levine atâta prin Europa. Era urmărit de Ministerul Justiției pentru neplata impozitelor, suma datorată ajungând la 500.000 de dolari. Dar acesta nu era decât primul dintr-un șir nesfârșit de necazuri care îl așteptau pe Levine de aici încolo. În 1931, poliția a emis un mandat pe numele lui sub acuzația de furt calificat, după ce nu s-a prezentat la audierile privind niște nereguli legate de un împrumut bancar în valoare de 25.000 de dolari. La scurt timp după aceea a fost arestat în Austria și acuzat că ar fi pus la cale să falsifice bani și jetoane pentru jocurile de noroc din cazinouri. Ulterior aceste acuzații au fost retrase. În 1932 Levine a primit o condamnare cu suspendare pentru încălcarea Legii răspunderii profesionale, iar în 1933 a fost acuzat că ar fi încercat să plătească cu bani falși în New Jersey, însă și această acuzație a fost retrasă ulterior. În 1937 a fost condamnat pentru că a introdus ilegal din Canada în Statele Unite 900 de kilograme de pulbere de tungsten și a stat închis un an și jumătate la Penitenciarul din Lewisburg. În 1942, a fost condamnat la 150 de zile de închisoare pentru că a ajutat la introducerea din

Mexic în Statele Unite a unui imigrant ilegal. Individul era un refugiat evreu, așa încât s-ar părea că a fost un gest destul de umanitar, dar, din cine știe ce motiv, completul de judecată a fost de altă părere.

După aceea, nu s-a mai știut nimic de Levine. În 1971, când *American Heritage* a publicat un articol despre zborul Columbiei, se menționa că Levine este dat dispărut, neștiindu-se unde s-ar putea afla. De fapt, sărăcise și căzuse în anonimat. A murit la Washington, DC, în 1991, la vârsta de 94 de ani.

Tovarășul de zbor al lui Levine, Clarence Chamberlin, a mai trăit aproape jumătate de secol după vara anului 1927, dar fără să se remarce în mod deosebit prin ceva. A lucrat în calitate de consultant pentru aviație și o vreme a administrat noul aerodrom Floyd Bennett (botezat după ghinionistul aviator) din Brooklyn, primul aeroport public al New York-ului, inaugurat în 1930. A murit în Connecticut în 1976, cu puțin înainte să împlinească 83 de ani.

*Babe Ruth* și *Lou Gehrig* au încheiat toamna anului 1927 cu un turneu demonstrativ. Turneele demonstrative – în care o echipă formată din jucători din liga întâi disputa meciuri demonstrative în diferite orașe – erau foarte profitabile. În urma unui turneu de 21 de meciuri, și Ruth, și Gehrig au câștigat sume egale cu salariul lor pe un an.

Meciurile demonstrative tindeau să fie relaxate, dar haotice. Adesea se întâmpla să intre pe teren suporteri care încercau să prindă vreo minge căzută pe jos în afara câmpului de joc, iar apărătorii exteriori se trezeau luându-se la întrecere cu vreo ceată de spectatori înflăcărați ca să prindă mingea din zbor. 13 dintre cele 21 de meciuri din 1927 au trebuit suspendate înainte de final din cauză că mulțimile scăpaseră de sub control. În Sioux City, Iowa, 2000 de suporteri au năvălit la un moment dat pe teren, și se spune că Lou Gehrig ar fi salvat viața unui om care altfel ar fi fost călcat în picioare.

Până la urmă, turneele demonstrative au stricat prietenia dintre Gehrig și Ruth. Spre uluirea tuturor, în 1932 Gehrig a început să iasă cu o tânără pe nume Eleanor Twitchell. S-au căsătorit în anul următor. În 1934, Eleanor i-a însoțit pe Lou și pe mai mulți coechipieri ai acestuia într-un turneu prin Japonia, după încheierea sezonului. În timp ce traversau oceanul, Eleanor a dispărut o vreme într-o după-amiază. Lou, înnebunit de gândul că poate căzuse peste bord, a căutat-o peste tot. Până la urmă a găsit-o în cabina lui

Ruth. Eleanor și Ruth băuseră ceva împreună. Ea era clar cam amețită. Nu se știe ce altceva s-a mai întâmplat, dar mulți ani s-a zvonit că nu ar fi făcut doar conversație. Peste ani, când prinzătorul Bill Dickey de la Yankees a fost întrebat despre asta, a admis că „ceva s-a întâmplat”, dar nu a intrat în amănunte. „Nu vreau să vă zic” – atât a mai spus. Ceea ce se știe cu certitudine este că, începând din ziua aceea, Gehrig și Ruth nu și-au mai vorbit aproape deloc.

La începutul anului 1939, după ce jucase aproape 14 sezoane fără să lipsească de la niciun meci, Lou Gehrig a pățit ceva. A devenit stângaci și părea că nu mai are vlagă. După opt partide a cerut să fie scos din joc, încheind șirul de 2 130 de meciuri consecutive, un record care avea să fie doborât abia peste jumătate de secol, și s-a dus la Clinica Mayo din Rochester, Minnesota. Acolo s-a descoperit că suferea de scleroză laterală amiotrofică, o boală care se agravează treptat, devenind fatală. Cariera lui luase sfârșit.

La scurt timp după ce a fost anunțat public diagnosticul lui, Yankees au instituit o Zi Omagială Lou Gehrig. S-au acordat premii și s-au adus omagii. Joe McCarthy, noul antrenor de la Yankees, a lăcrimat în timp ce enumera calitățile lui Gehrig. Nu se aștepta nimeni ca Gehrig să ia cuvântul – era terorizat de mulțimi –, dar s-a apropiat de microfon și a ținut un discurs considerat multă vreme cel mai emoționant din domeniul sportului în America. A început așa:

*Iubiți suporter, în ultimele două săptămâni ați tot citit despre ghinionul care s-a abătut asupra mea. Astăzi mă consider cel mai norocos om de pe fața pământului. De 17 ani, de când îmi petrec viața pe terenurile de baseball, nu am avut parte decât de bunăvoință și încurajare din partea voastră. Uitați-vă la oameniiăștia nemaipomeniți. Care dintre voi nu ar considera că fie și numai o zi petrecută cu ei e momentul cel mai important din cariera sa?*

A vorbit mai puțin de un minut, rostind cuvinte de laudă la adresa colegilor și familiei lui. Nu atât vorbele lui, cât sinceritatea din glas a umezit ochii tuturor celor prezenți. Când a terminat, Yankee Stadium s-a cutremurat de ovațiile mulțimii ca niciodată până atunci sau după aceea. Babe Ruth s-a apropiat de el, i-a șoptit ceva la ureche și l-a îmbrățișat. Era prima dată când își vorbeau după aproape șase ani. Gehrig avea să moară peste mai puțin de doi ani, pe 2 iunie 1941. Avea 37 de ani.

Ruth se retrăsese din viața sportivă în 1935. Își dorise să fie numit antrenor la Yankees, dar Jacob Ruppert a respins categoric această idee. „Tu nici de tine nu ești în stare să ai grijă”, i-a zis el cu răutate. Ruth a fost trimis la Boston Braves, una dintre cele mai slabe echipe de baseball. Aici nu a jucat decât 28 de meciuri, dar pus punct în stilul spectaculos care îi era caracteristic. În ultimul său meci, disputat cu Pirates pe 25 mai 1935, a reușit trei homerun-uri. Când s-a retras, deținea 56 de recorduri în liga întâi.

Pe 13 iunie 1948, Babe Ruth și-a făcut pentru ultima dată apariția pe Yankee Stadium, cam la fel ca Gehrig cu nouă ani înainte. Era bolnav de cancer și părea extrem de fragil. Era îmbrăcat cu echipamentul echipei Yankees, care atârna pe trupul lui foarte slăbit. A rostit câteva cuvinte de mulțumire la un microfon instalat la baza-casă, dar boala l-a împiedicat să vorbească mai mult.

A murit două luni mai târziu, la vârsta de 53 de ani. Harry Hooper, fostul său coechipier, a spus că Ruth a fost „iubit de mai mulți oameni și mai intens decât oricine altcineva până la el și după aceea”. Waite Hoyt s-a exprimat mai simplu: „Doamne, ce ne mai plăcea de namila aia de om! Era o sursă permanentă de bucurie”.

*Henry Ford* a produs în sfârșit mult așteptatul Model A la începutul lunii decembrie. Ca să se asigure că află toată lumea despre acest eveniment important, compania a plătit reclame care ocupau câte o pagină întreagă în 2000 de cotidiane.

Oamenii s-au dus cu duiumul la saloanele de prezentare ca să se minuneze de un Ford disponibil în tot felul de culori exotice – nisipiu-de-Arabia, roz-bej, gri-albăstrui-închis, albastru-Niagara și albastru-andalizit – și destul de elegant, bine dotat și confortabil, la prețuri între 385 și 1 400 de dolari, în funcție de caracteristici. În fiecare oraș, recunoșteai imediat saloanele de prezentare ale companiei Ford după mulțimile adunate în jurul lor. Potrivit estimărilor, cel puțin zece milioane de oameni au admirat mașina în primele 36 de ore după ce a fost scoasă pe piață.

Reacția inițială a fost extrem de favorabilă. În primele două săptămâni din decembrie s-au comandat aproximativ 400.000 de Forduri Model A. Ce nu le-a spus Ford celor doritori să-i cumpere mașina era că deocamdată nu se produceau decât aproximativ o sută de mașini pe zi. Așa că intermediarii, care nu mai avuseseră clienți de câteva luni, s-au trezit acum copleșiți, doar

că nu prea aveau ce mașini să le ofere. Publicul și-a pierdut rapid bunăvoința.

Până la urmă, Fordul Model A nu a avut decât un succes modest. Producția a încetat după patru ani, devenind evident că acum americanii care voiau să cumpere mașini își doreau în fiecare an modele noi. În anii '30 a coborât pe locul al treilea din punctul de vedere al cotei de piață, vânzările sale fiind de peste două ori mai mici decât cele ale companiei General Motors, ca să nu mai vorbim de Chrysler. Numărul de angajați a scăzut de la peste 170.000 în 1929 la doar 46.000 în 1932, iar producția totală a fabricilor Ford a coborât de la 1, 5 milioane de vehicule la numai vreo 230.000. Compania a supraviețuit, desigur, și a rămas unul dintre cele mai importante concerne din America, dar nu avea să mai fie niciodată forța dominantă care fusese cândva.

Edsel Ford a murit de cancer de stomac în 1943, la vârsta de numai 49 de ani, fără să fi avut șansa de a scăpa de influența tatălui său. Henry Ford, senilizându-se rapid, l-a urmat și el după patru ani, la vârsta de 83 de ani. Nu a mai ajuns niciodată în Fordiandia, afacerea lui cu cauciuc din Brazilia.

*Ruth Snyder și Judd Gray* și-au găsit sfârșitul la Sing Sing în ianuarie 1928, la o lună după ce și-a făcut debutul Fordul Model A. Călăul lor a fost letal de ubicuul Robert G. Elliott.

Snyder a fost trimisă prima pe scaunul electric. „Când a dat cu ochii de instrumentul morții, aproape că s-a prăbușit din picioare”, își amintea Elliott în memoriile sale. „Infirmierele au condus-o cu blândețe către scaun, iar când a fost așezată pe el, a cedat, izbucnind în plâns. «Iisuse, ai milă de mine, căci am păcătuit», se ruga ea printre suspine”. Elliott i-a lipit cu grijă niște electrozi de piciorul drept și de ceafă și i-a tras pe cap un săculeț de pânză. Din motive neprecizate, nu i s-a mai pus pe cap obișnuita minge de fotbal. Apoi Elliott s-a retras și a acționat maneta. Peste două minute Ruth Snyder era moartă. Era prima dată când fusese electrocutată o femeie.

Gray a urmat imediat, pășind spre scaun cu o vioiciune pragmatică, de parcă venise la dentist. Avea o expresie de hotărâre calmă și a cooperat politicos în timp ce era legat de scaun și i se puneau electrozii. „A fost unul dintre cei mai curajoși oameni pe care i-am văzut executați conform legii”, scria Elliott. „Mi-a părut extrem de rău pentru omul ăsta care își părăsise soția și fiica pentru femeia ce zăcea moartă puțin mai încolo. Cred că



aproape tuturor celor prezenți le părea rău de el”. Peste două minute, și Gray era mort.

În dimineața următoare, pe cititorii ziarului New York Daily News îi aștepta o imagine de senzație. Umplând toată pagina întâi, sub un singur cuvânt – MOARTĂ! –, era o fotografie ușor neclară înfățișând-o pe Ruth Snyder în momentul execuției. Are capul acoperit și se vede că este legată de scaun, dar în rest pare că stă destul de confortabil. Fotografia a fost realizată de un reporter de la Daily News pe nume Tom Howard, care era prezent ca martor oficial și strecurase în închisoare o cameră miniaturală, legată de fluierul piciorului. La momentul potrivit, își ridicase discret cracul pantalonului și activase obturatorul cu ajutorul unei sârme trase prin buzunarul de la haină. Tot tirajul s-a vândut în doar câteva minute după ce a ajuns pe stradă. În interior, ziarul oferea un reportaj despre execuție întins pe 734 de centimetri. Chiar și The

New York Times a acordat acestei știri un spațiu de 161 de centimetri – peste un metru și jumătate.

La două luni după execuții, Robert G. Elliott și soția lui dormeau liniștiți în casa lor din Richmond Hill, Queens, când au fost aruncați din pat de o explozie teribilă. Niște atentatori – probabil simpatizanți ai lui Sacco și Vanzetti – le lăsaseră pe verandă un dispozitiv exploziv. Suflul exploziei a aruncat acoperișul la vreo zece metri dincolo de gazon, dar, în mod uimitor, soții Elliott nu au fost răniți. Însă casa a trebuit să fie reconstruită de la zero. Autorul atentatului nu a fost prins niciodată. Elliott a trăit până în octombrie 1939, când a murit în urma unui atac de cord, la vârsta de 65 de ani.

*Herbert Hoover* a tras vreo două sperieturi până când a ajuns la Casa Albă. În toamna anului 1927, oponenții săi, care erau destul de mulți, au început să vehiculeze ideea că Hoover nu avea dreptul să candideze pentru că nu locuise în America în ultimii 14 ani, cum cerea Constituția. (Această prevedere fusese introdusă de Părinții Fondatori ai Statelor Unite ca să se asigure că funcția de președinte nu poate fi deținută decât de cei care, loiali, rămăseseră în țară în timpul Războiului de Independență.) Mai circula și zvonul că Hoover depusese la un moment dat cerere pentru a i se acorda cetățenia britanică. (Nu era adevărat.)

Până la urmă, nu a mai făcut nimeni nimic în acest sens și pe 4 noiembrie 1928, prima dată în viața lui când a candidat, Hoover a fost ales președinte al Statelor Unite cu o marjă record de voturi. A primit aproape

două treimi dintre voturile de popularitate și peste 80% din voturile alegătorilor. Printre cei care l-au susținut s-a numărat și Charles Lindbergh.

A intrat în exercițiul funcțiunii în martie 1929, iar în octombrie s-a prăbușit bursa. Hoover nu și-a revenit niciodată din șoc. În cei trei ani de după crah, rata șomajului a crescut în America de la 3% la 25%, în timp ce câștigurile medii pe cap de familie au scăzut cu 33%, producția industrială cu 50% și bursa cu 90%. 11.000 de bănci au dat faliment.

Hoover a făcut mari eforturi pentru a stimula economia. A cheltuit 3, 5 miliarde de dolari pe lucrări publice, între care mai multe proiecte pentru care îi putem mulțumi și astăzi – în special podul Golden Gate și barajul Hoover. Și-a donat chiar și salariul în scopuri caritabile. Așa cum mărturisea cândva un asistent al președintelui Roosevelt, „practic, New Deal a fost dezvoltat pornind de la programele inițiate de Hoover”. Dar nimic nu putea compensa faptul că era un om atât de antipatic. La sfârșitul Campionatului Mondial de baseball din 1931, a fost huiduit „cu patimă” – prima dată când un președinte pățea așa ceva la un campionat mondial.

După ce câștigase alegerile din 1928 cu o marjă record, Hoover a pierdut în cursa electorală din 1932 tot cu o marjă record. După ce și-a încheiat mandatul a muncit la fel de intens ca și în timpul acestuia. La un moment dat, a scris patru cărți în același timp, fiecare la alt birou. A murit în 1964, la vârsta de 90 de ani, și a fost înmormântat la West Branch, Iowa, deși nu mai locuia acolo de peste 80 de ani. Astăzi biblioteca prezidențială Hoover din West Branch cuprinde și un muzeu excelent care găzduiește, printre multe altele, și echipamentele de televiziune cu ajutorul cărora a realizat celebra sa transmisie din aprilie 1927.

La încheierea mandatului său, *Calvin Coolidge* s-a retrasăm preună cu Grace într-o casă din Northampton, Massachusetts, unde stăteau cu chirie. A devenit membru în conducerea New York Life Insurance Company, participând conștiincios la ședințele lunare ale consiliului, la New York, fiind plătit cu 50 de dolari plus decontarea cheltuielilor. Pe lângă asta, și-a scris autobiografia și semna o rubrică într-un ziar sindicalizat. În 1933, într-o după-amiază, la scurt timp după Anul Nou, a urcat la etaj ca să se bărbierească. Grace l-a găsit întins pe jos în baie – murise de infarct. Avea 60 de ani. Majoritatea documentelor lui au fost distruse la scurt timp după moartea lui, așa cum ceruse.

*Benjamin Strong*, guvernatorul Băncii Rezervelor Federale din New York și omul care probabil a dăruit lumii crahul și tot haosul economic care a urmat, nu a mai apucat să vadă nimic din toate acestea. A murit în octombrie 1928, la vârsta de 55 de ani, de tuberculoză. După vara anului 1927 nu a mai trăit mult nici Myron Herrick, ambasadorul Statelor Unite la Paris. A răcit stând în ploaie la funeraliile unui erou francez de război, mareșalul Ferdinand Foch, în martie 1929, și a murit peste câteva zile. Avea 74 de ani.

La șase luni după moartea lui Herrick, Miller Huggins, antrenorul echipei Yankees, a observat că i-a apărut o pată sub ochi și că are febră. S-a dus la spitalul St. Vincent din New York și starea lui a devenit critică aproape imediat. Suferea de o infecție tegumentară numită erizipel (mai cunoscută ca brâncă sau oblaț), care astăzi se poate trata cu antibiotice. În 1929 nu existau tratamente eficiente. Huggins a murit pe 25 septembrie 1929, la vârsta de 50 de ani.

*Dwight Morrow* a demisionat din funcția de ambasador în Mexic după trei ani și s-a întors în țară ca să candideze pentru un loc în Senat din partea Partidului Republican din New Jersey. Avea o platformă care se opunea Prohibiției și a obținut o victorie zdrobitoare, dar a murit pe neașteptate, în somn, în urma unui accident vascular, pe 5 octombrie 1931, la scurt timp după ce intrase în exercițiul funcțiunii. Avea 58 de ani.

La cinci luni după aceea, a fost răpit nepotul lui.

După șase luni de la răpirea copilului lui Lindbergh, judecătorul Webster Thayer a revenit pentru scurt timp în atenția presei atunci când casa lui a fost distrusă de o bombă, pusă, probabil, de niște susținători ai lui Sacco și Vanzetti. Thayer și-a petrecut restul vieții păzit de poliție la clubul lui din Boston, deși nu mai avea prea mult de trăit. A murit peste șase luni și ceva, la vârsta de 75 de ani. Alvan Fuller, celălalt personaj principal din procesul lui Sacco și Vanzetti, s-a retras din funcția de guvernator al statului Massachusetts în 1929, dar a trăit câțiva ani păzit de poliție. După moartea lui Myron Herrick, Fuller a fost luat în calcul pentru funcția de ambasador în Franța, dar a fost efectiv refuzat de francezi, care au spus că nu îi pot garanta siguranța. Așa încât cei 29 de ani care îi mai rămăseseră de trăit i-a dedicat afacerilor și acțiunilor filantropice. A murit în urma unui atac de cord într-un cinema din Boston, în 1958.

*Jack Dempsey* și-a pierdut aproape toată averea în crahul de pe Wall Street. În 1935 a deschis un restaurant pe Broadway care a fost un local de marcă al New York-ului aproape 40 de ani, fiind apoi închis în 1974. Dempsey a trăit până la vârsta de 87 de ani, în 1983.

Gene Tunney s-a însurat cu o moștenitoare din familia Carnegie, Polly Lauder, în 1929. Ea nu îl văzuse niciodată boxând. Și-au petrecut luna de miere pe insula Brioni din Marea Adriatică, unde Tunney „s-a plimbat, a înotat și a stat de vorbă” cu George Bernard Shaw. Probabil că a petrecut puțin timp și cu proaspăta lui soție. Tunney a scris niște memorii, a făcut parte din consiliile de conducere ale mai multor companii mari și a ajuns „să discute cu multă autoritate și aplomb pe orice subiect”, cum nota ușor acid John Lardner într-o scurtă schiță biografică publicată în *The New Yorker* în 1950. Fiul său John a fost senator de California din 1965 până în 1971. Tunney a murit în 1978, la vârsta de 81 de ani.

Totuși, dintre boxerii anilor '20, cel mai mare succes l-a avut taurul Luis Firpo. După ce ajunsese în America fără niciun sfanț în buzunar, Firpo s-a întors în Argentina mai bogat cu un milion de dolari după șase ani în ring. Și-a investit banii cu înțelepciune și și-a construit o afacere și un imperiu agricol care a ajuns în cele din urmă să cuprindă domenii cu o suprafață de peste 200.000 de acri. Când a murit, în 1960, la vârsta de 65 de ani, averea lui valora cinci milioane de dolari.

Celebrul tenismen *Bill Tilden* a obținut ultima victorie în finala competiției de simplu masculin la Wimbledon în 1930, la vârsta de 37 de ani. După ce s-a retras din tenis, a devenit actor și a avut mare succes în rolul principal dintr-un remake al filmului *Dracula*, producția care a dat lovitura în 1927. De asemenea, a dezvoltat o slăbiciune nesănătoasă pentru băieței slăbuți. În 1947, a fost condamnat la un an de închisoare la Los Angeles pentru comportament indecent cu un minor. La scurt timp după ce a fost eliberat, a fost prins din nou făcând același lucru, așa că a ajuns iar la răcoare. Și-a pierdut și puținii prieteni care îi mai rămăseseră și a sărăcit. În 1953, când a murit în urma unui atac de cord, la vârsta de 60 de ani, averea lui avea o valoare netă de 80 de dolari.

Primarul orașului Chicago, Big Bill Thompson, s-a întorsăm potrivea lui Al Capone la scurt timp după meciul dintre Tunney și Dempsey, crezând – evident, eronat – că Al Capone stă în calea succesului său în politică la

nivel național; spera că republicanii îl vor alege drept candidat la președinție. Nemaivând protecție, Capone a plecat în Florida la începutul anului 1928, mutându-se în Miami Beach. În anul următor a fost arestat în timp ce schimba trenul la Philadelphia și condamnat la un an de închisoare pentru că avea asupra lui o armă ascunsă. În 1931 a fost condamnat pentru evaziune fiscală, alegându-se cu 11 ani de închisoare.

Lui Capone nu i-a fost chiar așa de greu la închisoare. Avea un pat și o saltea cu arcuri și i se aducea în celulă mâncare gătită în casă. De Ziua Recunoștinței a mâncat la cină curcan, servit de un majordom pe care îl angajase să fie la dispoziția lui în acea zi. I se permitea să aibă băutură în celulă și să-și primească vizitatorii în biroul directorului închisorii. Acesta a negat vehement că Al Capone a avut parte de un tratament preferențial, după care a fost prins folosind mașina lui Capone. În 1934, situația lui Capone a devenit mult mai puțin roz când s-a dat în folosință închisoarea Alcatraz din Golful San Francisco, el fiind printre primii deținuți găzduiți aici. Capone a fost eliberat la sfârșitul anului 1939, când suferea deja de o formă acută de sifilis cu debut tardiv. A murit în Florida, în 1947.

Chiar în momentul când Al Capone intra în Alcatraz, în capătul celălalt al țării Charles Ponzi era deportat în Italia. S-a mutat în Brazilia și a murit sărac, într-un spital din Buenos Aires, în 1949.

*Mabel Walker Willebrandt*, avocata căreia i-a venit ideea să-i prindă pe unii infractori precum Al Capone sub acuzația de evaziune fiscală, a murit în 1963, în California, cu puțin înainte să împlinească 74 de ani. După ce în 1929 și-a dat demisia din funcția pe care o avea la stat, și-a găsit o slujbă bine plătită, ca jurisconsult la Fruit Industries Limited, o companie din California care cultiva struguri și era cunoscută pentru că îi ajuta pe oameni să-și facă vin acasă. Asta a făcut-o pe Willebrandt să pară ipocrită (cum, de altfel, și era) și, într-o oarecare măsură – printr-un efect psihologic semnificativ –, a grăbit sfârșitul Prohibiției.

În fața Congresului a fost înaintată o moțiune de abrogare a celui de-al 18-lea Amendament la începutul anului 1933. Camera Reprezentanților nu a dezbătut propunerea decât vreo 40 de minute. În Senat, după cum notează Daniel Okrent în cartea sa dedicată istoriei Prohibiției, „dintre cei 22 de membri care votaseră în favoarea celui de-al 18-lea Amendament cu 16 ani înainte și care încă erau senatori, 17 au votat acum pentru anularea deciziei lor de atunci”. În decembrie 1933, Prohibiția s-a încheiat oficial.

În 1933 a redevenit subiect de știri și aviatorul *Francesco de Pinedo*, de care uitase toată lumea. După ce s-a întors în Italia, în 1927, Pinedo își reluase cariera în forțele aeriene italiene, Regia Aeronautica, unde, în mod nechibzuit, a pus la cale destituirea ministrului Aeronauticii, Italo Balbo. Prinzând de veste, Balbo l-a detașat pe Pinedo în cel mai îndepărtat și mai inutil avanpost pe care l-a găsit: Buenos Aires. Pinedo a lăncezit în anonim până în septembrie 1933, când și-a făcut apariția pe neașteptate la aeroportul Floyd Bennett din Brooklyn, plănuind să zboare de unul singur până la Bagdad, pe o distanță de 10.000 de kilometri.

Deși nimeni nu mai zburase vreodată pe o distanță atât de mare, în ziua plecării Pinedo a sosit la aerodrom îmbrăcat de parcă se ducea la cumpărături – într-un costum albastru de serj, cu o pălărie gri de fetru și un pulover subțire. Ce sărea în ochi erau papucii de casă pe care îi avea în picioare. Tot planul lui era evident nechibzuit, dar nu a încercat nimeni să-l oprească. În timp ce avionul lui Pinedo înainta cu viteză pe pistă, a început să meargă în zigzag, apoi a cotit către o clădire administrativă, unde se adunaseră câțiva oameni. Nu a nimerit chiar în mulțime, dar a agățat ceva cu aripa, s-a răsturnat peste cap și s-a prăbușit peste o mașină parcată. Pinedo a fost aruncat din avion. Unii spuneau că s-a ridicat de pe asfalt și a încercat să urce înapoi în avion – poate era în stare de șoc. Alți martori povesteau că a rămas întins la pământ. Oricum ar fi fost, înainte să apuce cineva să ajungă la el, avionul a explodat. Pinedo a fost mistuit de flăcările uriașe. Ce o fi fost în mintea lui în dimineța aceea și de ce nu a renunțat la ideea de a decola când era clar că ceva nu este în regulă sunt întrebări la care nu se va putea da niciodată un răspuns.

Pentru industria cinematografică, tranziția de la filmul mut la cel sonor a fost mai rapidă decât ar fi crezut cineva că este posibil. În iunie 1929, la niciun an și jumătate de la lansarea Cântărețului de jazz, dintre cele 17 cinematografe de pe Broadway, doar în trei mai rulau filme mute. Marea Depresiune a dat însă o lovitură grea acestei industrii. Până în 1933, aproape o treime dintre cinematografele din America au fost închise și multe studiouri aveau probleme mari. Paramount era falit; RKO și Universal nu erau nici ele prea departe. Fox se chinuia să se reorganizeze și până la urmă a trebuit să fie salvat de un studio mult mai mic, Twentieth Century.

În 1932, la New York, Roxy Rothafel a deschis Radio City Music Hall în Rockefeller Center. (Celebrele The Rockettes se intitulau inițial Roxyettes.) Dar și lui îi cam ajungea funia la par. În mai, Teatrul Roxy a intrat în faliment. Doi ani mai târziu, Rothafel a fost numit la conducerea Teatrului Mastbaum din Philadelphia, care mergea tot mai rău. Se spune că ar fi cheltuit 200.000 de dolari în două luni și jumătate, dar în zadar. Zilele de glorie ale marilor cinematografe apuseseră. Rothafel a murit de infarct într-un hotel din New York, în 1936. Avea 53 de ani. Teatrul Roxy a fost demolat în 1960.

*Clara Bow*, vedeta din Aripă, s-a lăsat de actorie în 1933, devenind tot mai retrasă. A murit în 1965, la vârsta de 60 de ani. William Wellman, regizorul, a mai făcut 65 de filme până când s-a retras din activitate, în 1958. Multe dintre filmele sale au fost niște eșecuri, dar câteva sunt remarcabile, între care Inamicul public (1931), Incidentul din Ox-Bow (1943) și Prizonierii cerului (1954). A murit în 1975, la 79 de ani. John Monk Saunders, cel care a scris Aripă, nu a avut o viață prea fericită. S-a însurat cu actrița Fay Wray, dar căsnicia s-a destrămat și cariera lui a fost distrusă din cauza băuturii și a drogurilor. S-a spânzurat în Florida, în 1940.

*Jérôme Kern* nu a mai avut niciun succes pe Broadway după *Show Boat*, deși a încercat de mai multe ori. Până la urmă, ca atâția alții, s-a mutat la Hollywood. A murit în 1945. Și Oscar Hammerstein al II-lea părea că a ajuns la capătul drumului cu *Show Boat*. Mai mult de zece ani după aceea nu a mai scos niciun hit, dar apoi a făcut echipă cu Richard Rodgers și împreună au avut cea mai lungă serie de succese din istoria musicalurilor: *Oklahoma*, *Caruselul*, *Pacificul de Sud*, *Regele și eu*, *Cântecul tobelor* și *Sunetul muzicii*. Hammerstein a murit în 1960.

*Jacob Ruppert*, patronul echipei New York Yankees, a suferit un atac de cord la începutul anului 1939 și a murit nouă zile mai târziu, la vârsta de 69 de ani. Lumea a aflat cu uimire că lăsase mare parte din averea sa, estimată inițial între 40 și 70 de milioane de dolari, unei foste dansatoare de cabaret pe nume Helen W. Weyant. Domnișoara Weyant le-a mărturisit reporterilor că ea și Ruppert erau prieteni în secret de mulți ani, dar a insistat că era vorba doar de prietenie. Până la urmă, s-a dovedit că averea lui Ruppert nu ajungea decât la 6, 5 milioane de dolari – depresiunea îi afectase serios investițiile în imobiliare –, plus că avea și datorii de un milion de dolari.

Pentru plata datoriilor și a impozitelor imobiliare, au trebuit vândute și Yankees, și fabrica de bere Ruppert.

În 1939 era pe moarte, după o boală îndelungată, și *Raymond Orteig*, agreabilul magnat al hotelurilor care a lansat Premiul Orteig.

*Gutzon Borglum* nu a mai apucat să vadă Muntele Rushmore terminat. A murit în martie 1941, din cauza unor complicații survenite după o operație la prostată, cu doar câteva luni înainte de finalizarea lucrărilor. Avea 73 de ani.

*Montagu Norman*, guvernatorul Bank of England și prietenul apropiat al lui Benjamin Strong, a suferit în 1944 un accident bizar care a pus capăt carierei sale. În timp ce era în vizită la fratele său, pe un domeniu din Hertfordshire, Norman a plecat la plimbare pe înserat și se pare că s-a împiedicat de o vacă ce se odihnea. Vaca, speriată, l-ar fi lovit pe Norman cu copita în cap când s-a ridicat în picioare. Norman nu și-a mai revenit niciodată complet și a murit în 1950, la 78 de ani.

*Alexis Carrel* a fost îndepărtat din funcția sa de la Institutul Rockefeller pentru că opiniile sale deveneau prea stânjenitoare. Carrel s-a întors în Franța, unde a înființat un institut specializat în probleme de la periferia științei, inclusiv telepatie și hidromanție. A susținut în mod deschis regimul de la Vichy și aproape sigur ar fi fost judecat pentru colaboraționism dacă nu ar fi murit în 1944, înainte de a fi adus în fața justiției. Avea 71 de ani. La procesele de la Nürnberg, intentate criminalilor de război naziști după încheierea conflagrației, Omul, acest necunoscut a lui Carrel a fost citată în apărarea practicilor de eugenie ale naziștilor.

În 1944 erau pe moarte și două dintre personajele importante din Chicago. Primul care a murit a fost *Big Bill Thompson*, în martie, la 76 de ani. În luna următoare, a trecut în lumea dreptilor și *Kenesaw Mountain Landis*, care avea 78 de ani. Landis și-a petrecut ultima parte a carierei sale opunându-se încercărilor de a aduce sportivi de culoare să joace în liga întâi. Această bătălie abjectă a fost pierdută în 1947, când Jackie Robinson, primul jucător de culoare din liga întâi de baseball, a intrat pe teren, jucând pentru Brooklyn Dodgers.



Mama lui Lindbergh, *Evangeline Lodge Lindbergh*, a murit de Parkinson în 1954, la vârsta de 78 de ani. Văduva lui, Anne Morrow Lindbergh, a mai născut cinci copii în afară de Charles Junior, care fusese ucis, și a devenit o scriitoare de succes și foarte apreciată, publicând în special memorii. A murit în 2001, la frumoasa vârstă de 94 de ani, ultimul personaj important din această poveste care a trăit experiența acelei lungi veri extraordinare.

## Bibliografie

- Aberdare, Lord, *The Story of Tennis*, Stanley Paul, Londra, 1959.
- Adair, Robert K., *The Physics of Baseball*, Harper & Row, New York, 1990.
- Ahamed, Liaquat, *Lords of Finance: The Bankers Who Broke the World*, William Heinemann, Londra, 2009 [ed. rom.: *Stăpânii finanțelor. Cei patru bancheri care au ruinat lumea*, traducere din engleză de Dana-Ligia Ilin, Editura Humanitas, București, 2014].
- Allaz, Camille, *The History of Air Cargo and Air Mail From the eighteenth Century*, Christopher Foyle Publishing, Londra, 2004.
- Allen, Frederick Lewis, *The Lords of Creation: The Story of the Great Age of American Finance*, Hamish Hamilton, Londra, 1935.
- Allen, Frederick Lewis, *Only Yesterday: An Informal History of the 1920 s*, Perennial Library, New York, 1964.
- Allsop, Kenneth, *The Bootleggers: The Story of Chicago's Prohibition Era*, Hutchinson, Londra, 1961 [ed. rom.: *Chicago sub teroare*, traducere de Eugen B. Marian, îngrijirea ediției de Valeriu Câmpeanu, Editura Tribuna, Craiova, 1992].
- Almond, Peter, *Aviation: The early Years*, Konemann, Köln, 1997.
- Amory, Cleveland, și Frederic Bradlee (eds.), *Vanity Fair: A Cavalcade of the 1920 s and 1930 s*, Viking Press, New York, 1960.
- Avrich, Paul, *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, Princeton University Press, Princeton, 1991.
- Bak, Richard, *The Big Jump: Lindbergh and the Great Atlantic Air Race*, John Wiley & Sons, New York, 2011.
- Balchen, Bernt, *Come North With Me: An Autobiography*, Hodder and Stoughton, Londra, 1959.
- Baldwin, Neil, *Henry Ford and the Jews: The Mass Production of Hate*, Public Affairs, New York, 2001.
- Barry, John M., *Rising Tide: The Great Mississippi Flood of 1927 and How It Changed America*, Simon & Schuster, New York, 1998.
- Barton, Bruce, *The Man Nobody Knows: A Discovery of the Real Jesus*, Bobbs-Merrill Co., Indianapolis, 1925.
- Baxândall, Rosalyn, și Elizabeth Ewen, *Picture Windows: How the Suburbs Happened*, Basic Books, New York, 2000.
- Berg, A. Scott, *Goldwyn: A Biography*, Ballantine Books, New York, 1989.
- Berg, A. Scott, *Lindbergh*, Macmillan, New York, 1998.
- Bergreen, Laurence, *Capone: The Man and the era*, Simon & Schuster, New York, 1994.
- Berliner, Louise, *Texas Guinan: Queen of the Night Clubs*, University of Texas Press, Austin, 1993.
- Best, Gary Dean, *The Dollar Decade: Mammon and the Machine în 1920 s America*, Praeger Publishers, Westport, CT, 2003.
- Bingham, Hiram, *An Explorer in the air Service*, Yale University Press, New Haven, 1920.
- Black, Edwin, *War against the Weak: Eugenics and America's Campaign to Create a Master Race*, Four Walls Eight Windows, New York, 2003.
- Blake, Angela M., *How New York Became American, 1890 – 1924*, John's Hopkins University Press, Baltimore, 2006.
- Blegen, Theodore C., *Minnesota: A History of the State*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.

Block, Geoffrey, *Enchanted Evenings: The Broadway Musical from Show Boat to Sondheim*, Oxford University Press, New York, 1997.

Boardman, Barrington, *From Harding to Hiroshima*, Dembner Books, New York, 1988.

Boorstin, Daniel J., *The Image, or What Happened to the American Dream*, Atheneum, New York, 1962.

Bordman, Gerald M., *Jérôme Kern: His Life and Music*, Oxford University Press, New York, 1980.

Bordman, Gerald M., *American Theatre: A Chronicle of Comedy and Drama, 1914 – 1930*, Oxford University Press, New York, 1995.

Boyle, Andrew, *Montagu Norman: A Biography*, Cassell, Londra, 1967.

Boyle, Kevin, *Arc of Justice: A Saga of Race, Civil Rights and Murder in the Jazz Age*, Henry Holt, New York, 2005.

Britton, Nan, *The President's Daughter*, Elizabeth Ann Guild, New York, 1927.

Brooks, John, *Once in Golconda: A True Drama of Wall Street 1920 – 1938*, Harper & Row, New York, 1969.

Brownlow, Kevin, *Behind the Mask of Innocence*, Jonathan Cape, Londra, 1990.

Budiansky, Stephen, *Air Power: From Kitty Hawk to Gulf War – A History of the People, Ideas and Machines That Transformed War in the Century of Flight*, Viking, Londra, 2003.

Burroughs, Edgar Rice, *Thuvia: Maid of Mars*, Methuen and Co., Londra, 1920.

Burroughs, Edgar Rice, *The War Chief*, Methuen and Co., Londra, 1929.

Burroughs, Edgar Rice, *Tarzan of the Apes*, Library of America, New York, 2012 [ed. rom.: *Tarzan din neamul maimuțelor*, traducere de Antoaneta Ralian, Editura Albatros, București, 1973].

Byrd, Richard Evelyn, *Skyward*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1928.

Cahan, Richard, *A Court That Shaped America: Chicago's Federal District Court from Abe Lincoln to Abbie Hoffman*, Northwestern University Press, Evanston, 2002.

Cannadine, David, *Mellon: An American Life*, Allen Lane, Londra, 2006.

Carr, Steven Alan, *Hollywood and antisemitism: A Cultural History up to World War II*, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.

Carrel, Alexis, *Man the Unknown*, Harper & Brothers, New York, 1935 [ed. rom.: *Omul, acest necunoscut*, versiune în limba română, cuvânt introductiv și note asupra textului de Dan Oprescu, Editura Victor B Victor, București, 2004].

Cerf, Bennett, *Try and Stop Me*, Simon & Schuster, New York, 1945.

Chamberlin, Clarence D., *Record Flights*, Beechwood Press, New York, 1942.

Chernow, Ron, *The House of Morgan*, Simon & Schuster, Londra, 1990.

Chernow, Ron, *Titan: The Life of John D. Rockefeller, Sr.*, Little, Brown and Co., Boston, 1998.

Churchill, Allen, *The Year the World Went Mad*, Thomas Y. Crowell, New York, 1960.

Churchill, Allen, *The Literary Decade*, Prentice-Hall, Londra, 1971.

Churchill, Allen, *The Theatrical 20 s*, McGraw-Hill, New York, 1975.

Clark, Constance Areson, *God – or Godzilla: Images of Evolution in the Jazz Age*, John's Hopkins University Press, Baltimore, 2008.

Clements, Kendrick A., *The Life of Herbert Hoover: Imperfect Visionary, 1918 – 1928*, Palgrave/Macmillan, Londra, 2010.

Clymer, Floyd, *Henry's Wonderful Model T, 1908 – 1927*, McGraw-Hill Book Company, New York, 1955.

Coben, Stanley, *Rebellion against Victorianism: The Impetus for Cultural Change in 1920 s America*, Oxford University Press, Oxford, 1991.

Cochrane, Dorothy, Van Hardesty și Russell Lee, *The Aviation Careers of Igor Sikorsky*, University of Washington Press, Seattle, 1980.

Cole, Wayne S., *Charles A. Lindbergh and the Battle against American Intervention in World War II*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1974.

Coolidge, Calvin, *Have Faith în Massachusetts: A Collection of Speeches and Messages*, John Lane/Bodley Head, Londra, 1923.

Coolidge, Calvin, *The Autobiography of Calvin Coolidge*, Chatto & Windus, Londra, 1929.

Coombs, L.F.E., *Control in the Sky: The evolution and History of the Aircraft Cockpit, Pen and Sword Aviation*, Bamsley, 2005.

Corn, Joseph J. (ed.), *Into the Blue: American Writing on Aviation and Spaceflight*, The Library of America, New York, 2011.

Coué, Emile, *Self Mastery Through Conscious Autosuggestion*, George Allen & Unwin, Londra, 1922 [ed. rom.: *Autocontrolul prin sugestie conștientă. Despre sugestie și aplicațiile acesteia*, traducere de Cristian Hanu, ediție îngrijită de Cătălin Parfene, Editura Adevăr Divin, Brașov, 2010].

Currell, Susan, *American Culture in the 1920 s*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 2009.

Currell, Susan, și Christina Cogdell (eds.), *Popular Eugenics: National Efficiency and American Mass Culture in the 1930 s*, Ohio University Press, Athens, 2006.

Dardis, Tom, *Firebrand: The Life of Horace Liveright*, Random House, New York, 1995.

Davis, Kenneth S., *The Hero: Charles A. Lindbergh and the American Dream*, Doubleday, Garden City, NY, 1959.

Dawidoff, Nicholas (ed.), *Baseball: A Literary Anthology*, Library of America, New York, 2002.

Deford, Frank, *Big Bill Tilden: The Triumphs and the Tragedy*, Simon & Schuster, New York, 1976.

Derr, Mark, *Some Kind of Paradise: A Chronicle of Man and the Land în Florida*, William Morrow, New York, 1989.

Dinnerstein, Leonard, și David M. Reimers, *Ethnic Americans: A History of Immigration*, ediția a V-a Columbia University Press, New York, 2009.

Douglas, Ann, *Terrible Honesty: Mongrel Manhattan in the 1920 s*, Noonday Press/Farrar, Straus and Giroux, New York, 1995.

Dumenil, Lynn, *The Modern Temper: American Culture and Society in the 1920 s*, Hill and Wang, New York, 1995.

Dyott, George M., *Man Hunting in the Jungle: The Search for Colonel Fawcett*, Edward Arnold, Londra, 1930.

Ehrmann, Herbert B., *The Case That Will Not Die: Commonwealth vs Sacco and Vanzetti*, W.H. Allen, Londra, 1970.

Eichengreen, Barry, *Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression, 1919 – 1939*, Oxford University Press, New York, 1992.

Eig, Jonathan, *Luckiest Man: The Life and Death of Lou Gehrig*, Simon & Schuster, New York, 2006.

Eig, Jonathan, *Get Capone: The Secret Plot That Captured America's Most Wanted Gangster*, Simon & Schuster, New York, 2010.

Elliott, Robert G., împreună cu Albert R. Beatty, *Agent of Death: The Memoirs of an Executioner*, E.P. Dutton & Co., New York, 1940.

Engerman, Stanley J., și Robert E. Gallman, *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 3, Cambridge University Press, Cambridge, 2000.

Evans, Harold, *The American Century*, Alfred A. Knopf, New York, 1999.

Everson, William K., *American Silent Film*, Oxford University Press, New York, 1978.

Eyman, Scott, *The Speed of Sound: Hollywood and the Talkie Revolution, 1926 – 1930*, Simon & Schuster, New York, 1997.

- Faber, C.E., și R.B. Faber, *Spitballers: The Last Legal Hurlers of the Wet One*, McFarland and Co., Jefferson, NC, 2006.
- Fisher, David E., și Marshall Jon Fisher, *Tube: The Invention of Television*, Counterpoint, Washington, DC, 1996.
- Fitzgerald, F. Scott, *My Lost City: Personal Essays, 1920 – 1940*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- Fogarty, Robert S., *The Righteous Reînant: The House of David*, Kent State University Press, Kent, Ohio, 1981.
- Fogelson, Robert M., *Downtown: Its rise and Fall, 1880 – 1950*, Yale University Press, New Haven, 2001.
- Fokker, Anthony H.G., și Bruce Gould, *Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker*, George Routledge & Sons, Londra, 1931.
- Ford, Henry, *My Life and Work*, William Heinemann, Londra, 1924 [ed. rom.: *Viața și opera mea, în românește de Virgil Coman și A. Alexandrescu*, Editura Cultura Poporului, București, 1934].
- Forden, Lesley, *The Ford Air Tours, 1925 – 1931*, Aviation Foundation of America, New Brighton, Minnesota, 2003.
- Freedland, Michael, Al Jolson, W.H. Allen, Londra, 1972.
- Frommer, Harvey, *Five O'clock Lightning: Babe Ruth, Lou Gehrig and the Greatest Baseball Team in History, the 1927 New York Yankees*, Wiley, New York, 2007.
- Furnas, J.C., *Great Times: An Informal Social History of the United States, 1914 – 1929*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1974.
- Gabler, Neal, Walter Winchell: *Gossip, Power and the Culture of Celebrity*, Picador, Londra, 1995.
- Gabler, Neal, *Walt Disney: The Biography*, Aurum Press, Londra, 2007.
- Gage, Beverly, *The Day Wall Street Exploded: A Story of America in Its First Age of Terror*, Oxford University Press, Oxford, 2009.
- Galbraith, John Kenneth, *The Liberal Hour*, Hamish Hamilton, Londra, 1960.
- Galbraith, John Kenneth, *Money: Whence It Came, Where It Went*, André Deutsch, Londra, 1975.
- Gerstle, Gary, *American Crucible: Race and Nation in the Twentieth Century*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2001.
- Gibbs-Smith, Charles H., *Aviation: An Historical Survey from Its Origins to the end of the Second World War*, Science Museum, Londra, 2003.
- Goldberg, Alfred (ed.), *A History of the United States Air Force 1907 – 1957*, D. Van Nostrand Co., Princeton, NJ, 1957.
- Goldman, Herbert G., *Jolson: The Legend Comes to Life*, Oxford University Press, New York, 1988.
- Goldstein, Malcolm, George S. Kaufman: *His Life, His Theater*, Oxford University Press, New York, 1979.
- Gordon, John Steele, *An Empire of Wealth: The epic History of American Economic Power*, Harper Perennial, New York, 2005.
- Gould, Stephen Jay, *The Flamingo's Smile: Reflections in Natural History*, W.W. Norton, New York, 1985.
- Grandin, Greg, *Fordiandia: The rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City*, Metropolitan/Henry Holt, New York, 2009.
- Grann, David, *The Lost City of Z: A Tale of Deadly Obsession in the Amazon*, Vintage, New York, 2010.
- Grant, H. Roger (ed.), *We Took the Train*, Northern Illinois University Press, DeKalb, 1990.

- Grant, H. Roger, *Railroads and the American People*, Indiana University Press, Bloomington, 2012.
- Gregory, J.W., *The Menace of Colour*, Seeley, Service & Co., Londra, 1925.
- Grey, Zane, *The Young Pitcher*, John Long, Londra, 1924.
- Grossman, James R., Ann Durkin Keating și Janice L. Reiff (eds.), *The eneyclopedia of Chicago*, University of Chicago Press, Londra, 2004.
- Hackett, Alice Payne, *Seventy Years of Best Sellers, 1895 – 1965*, R.R. Bowker, New York, 1967.
- Hamill, John, *The Strange Career of Mr Hoover under Two Flags*, William Faro, Inc., New York, 1931.
- Hamilton, Ian, *Writers în Hollywood 1915 – 1951*, Heinemann, Londra, 1990.
- Hample, Zack, *The Baseball: Stunts, Scandals, and Secrets Beneath the Stitches*, Anchor Sports, New York, 2011.
- Harwood, Jr, Herbert H., *Invisible Giants: The empires of Cleveland's Van Sweringen Brothers*, Indiana University Press, Bloomington, 2003.
- Hawes, Elizabeth, *New York, New York: How the Apartment House Transformând the Life of the City (1869 – 1930)*, Alfred A. Knopf, New York, 1993.
- Helyar, John, *Lords of the Realm: The Real History of Baseball*, Villard Books, New York, 1994.
- Higham, Charles, *Ziegfeld*, W.H. Allen, Londra, 1973.
- Hobhouse, Henry, *Seeds of Wealth: Four Plants That Made Men Rich*, Macmillan, Londra, 2003.
- Hokanson, Drake, *The Lincoln Highway: Main Street across America*, University of Iowa Press, Iowa City, 1988.
- Holden, Anthony, *The Oscars: The Secret History of Hollywood's Academy Awards*, Little, Brown & Co., New York, 1993.
- Holtzman, Jérôme, *No Cheering in the Press Box*, Henry Holt, New York, 1978.
- Hoover, Herbert, *The Memoirs of Herbert Hoover: The Years of Adventure, 1874 – 1920*, Hollis and Carter, Londra, 1952.
- Hoover, Herbert, *The Memoirs of Herbert Hoover: The Cabinet and the Presidency, 1920 – 1933*, Hollis and Carter, Londra, 1952.
- Hoyt, Edwin P., *The Last Explorer: The Adventures of Admiral Byrd*, John Day Company, New York, 1968.
- Hoyt, William G., și Walter B. Langhein, *Floods*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 1955.
- Hyman, Louis, *Debtor Nation: The History of America în Red Ink*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2011.
- Hynd, Noel, *The Giants of the Polo Grounds: The Glorious Times of Baseball's New York Giants*, Doubleday, New York, 1988.
- Jackson, Brian, *The Black Flag: A Look Back at the Strange Case of Nicola Sacco and Bartolomeo Vanzetti*, Routledge & Kegan Paul, Boston, 1981.
- Jackson, Joe, *The Thief at the end of the World: Rubber, Power and the Seeds of Empire*, Viking, Londra, 2008.
- Jackson, Kenneth T. (ed)., *The eneyclopedia of New York City*, ediția a II-a, Yale University Press, New Haven, 2010.
- Jenkins, Alan, *The Twenties*, Heinemann, Londra, 1974.
- Jones, Maldwyn Allen, *American Immigration*, University of Chicago Press, Chicago, 1960.
- Kahn, Roger, *A Flame of Pure Fire: Jack Dempsey and the Roaring '20 s*, Harcourt Brace and Co., New York, 1999.
- Kamm, Antony, și Malcolm Baird, *John Logie Baird: A Life*, NMS publishing, Edinburgh, 2002.

- Katcher, Leo, *The Big Bankroll: The Life and Times of Arnold Rothstein*, Victor Gollanez, Londra, 1959.
- Kennedy, Ludovic, *The Airman and the Carpenter: The Lindbergh Case and the Framing of Richard Hauptmann*, Fontana/Collins, Londra, 1986.
- Kenrick, John, *Musical Theatre: A History*, Continuum, New York, 2008.
- Kessner, Thomas, *The Flight of the Century: Charles Lindbergh and the rise of American Aviation*, Oxford University Press, New York, 2010.
- Kisseloff, Jeff, *You Must Remember This: An Oral History of Manhattan from the 1890's to World War II*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1989.
- Klingaman, William K., 1929: *The Year of the Great Crash*, Harper & Row, New York, 1989.
- Kobler, John, *Capone: The Life and World of Al Capone*, Michael Joseph, Londra, 1972.
- Kostof, Spiro, *America by Design*, Oxford University Press, New York, 1987.
- Kramer, Dale, *Heywood Broun: A Biographical Portrait*, Current Books, New York, 1949.
- Lacey, Robert, *Ford: The Men and the Machine*, Heinemann, Londra, 1986.
- Lacey, Robert, *Little Man: Meyer Lansky and the Gangster Life*, Century, Londra, 1991.
- La Croix, Robert de *They Flew the Atlantic*, Frederick Müller Ltd, Londra, 1958.
- Landesco, John, *Organized Crime in Chicago*, University of Chicago Press, Chicago, 1968.
- Leighton, Isabel (ed.), *The Aspirin Age: 1919 – 1941*, Simon & Schuster, New York, 1949.
- Lerner, Michael A., *Dry Manhattan: Prohibition in New York City*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 2007.
- Lindbergh, Anne Morrow, *The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh, 1936 – 1939*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1976.
- Lindbergh, Charles A., *The Spirit of St Louis*, Charles Scribner's Sons, New York, 1953.
- Lindbergh, Charles A., *Autobiography of Values*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1978.
- Lingeman, Richard, *Sinclair Lewis: Rebel from Main Street*, Random House, New York, 2002.
- Lochnar, Louis P., *Herbert Hoover and Germany*, Macmillan, New York, 1961.
- Longyard, William H., *Who's Who in Aviation History*, Airlife, Shrewsbury, 1994.
- Louvish, Simon, *Mae West: It Ain't No Sin*, Faber and Faber, Londra, 2005.
- Loving, Jérôme, *The Last Titan: A Life of Theodore Dreiser*, University of California Press, Berkeley, 2005.
- Lowe, David Garrard, *Lost Chicago*, Watson-Guptill Publications, New York, 2000.
- MacKeller, Landis, *The Double indemnity Murder: Ruth Snyder, Judd Gray, and New York's Crime of the Century*, Syracuse University Press, Syracuse, 2006.
- Mackworth-Praed, Ben (ed.), *Aviation: The Pioneer Years*, Studio Editions, Londra, 1990.
- Maltby, Richard, *Hollywood Cinema*, ediția a II-a, Blackwell, Oxford, 2003.
- Mason, Herbert Molloy, *The rise of the Luftwaffe, 1918 – 1940*, Cassell, Londra, 1975.
- Maxtone-Graham, John, *The Only Way to Cross*, Barnes & Noble, New York, 1972.
- Maxwell, Anne, *Picture Imperfect: Photography and Eugenics 1870 – 1940*, Sussex Academic Press, Brighton, 2008.
- McCoy, Donald R., *Calvin Coolidge: The Quiet President*, Macmillan, New York, 1967.
- McKinney, Megan, *The Magnificent Medills: America's Royal Family of Journalism During a Century of Turbulent Splendor*, HarperCollins, New York, 2011.
- Meade, Marion, *Buster Keaton: Cut to the Chase*, Bloomsbury, Londra, 1996.
- Meltzer, Allan H., *A History of the Federal Reserve*, vol. 1: 1913 – 1951, University of Chicago Press, Chicago, 2003.
- Merz, Charles, *The Dry Decade*, Doubleday, Doran & Co., Garden City, NY, 1931.
- Miller, Nathan, *New World Coming: The 1920 s and the Making of Modern America*, Scribner, New York, 2003.

Milton, Joyce, *Loss of Eden: A Biography of Charles and Anne Morrow Lindbergh*, HarperCollins, New York, 1993.

Montague, Richard, *Oceans*.

Poles and Airmen: *The First Flights over Wide Waters and Desolate Ice*, Random House, New York, 1971.

Montville, Leigh, *The Big Bam: The Life and Times of Babe Ruth*, Doubleday, New York, 2010.

Moore, Lucy, *Anything Goes: A Biography of the Roaring Twenties*, Atlantic Books, Londra, 2008.

Mordden, Ethan, *All That Glittered: The Golden Age of Drama on Broadway, 1919 – 1959*, St Martin's Press, New York, 2007.

Morone, James A., *Hellfire Nation: The Politics of Sin în American History*, Yale University Press, New Haven, 2003.

Morris, Peter, *A Game of Inches: The Stories Behind the Inovations That Shaped Baseball*, Ivan R. Dee, Chicago, 2006.

Mortimer, Gavin, *The Great Swim*, Short Books, Londra, 2009.

Murray, Robert K., *Red Scare: A Study în National Hysteria, 1919 – 1920*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1955.

Nagorski, Andrew, *Hitlerland: American Eyewitnesses to the Nazi r se to Power*, Simon & Schuster, New York, 2012.

Nasaw, David, *Going Out: The rise and Fall of Public Amusements*, Basic Books, New York, 1993.

Nash, George H., *The Life of Herbert Hoover: The engineer, 1874 – 1914*, W.W. Norton & Co., New York, 1983.

Nash, George H., *The Life of Herbert Hoover: The Humanitarian, 1914 – 1917*, W.W. Norton & Co., New York, 1988.

Nathan, Daniel, *Saying It's So: A Cultural History of the Black Sox Scandal*, University of Illinois Press, Urbana, 2003.

Nevins, Allan,  i Frank Ernest Hill, Ford: *The Times, the Man, the Company*, Charles Scribner's Sons, New York, 1954.

Nevins, Allan,  i Frank Ernest Hill, Ford: *Expansion and Challenge, 1915 – 1933*, Charles Scribner's Sons, New York, 1957.

Norman, Barry, *Talking Pictures*, BBC Books/Hodder and Stoughton, Londra, 1987.

Okrent, Daniel, *Last Call: The rise and Fall of Prohibition*, Scribner, New York, 2010.

Olson, Sherry H., *Baltimore: The Building of an American City*, John's Hopkins University Press, Baltimore, 1980.

Orlean, Susan, *Rin Tin Tin: The Life and Legend of the World's Most Famous Dog*, Atlantic Books, Londra, 2011.

Pacyga, Dominic A., *Chicago: A Biography*, University of Chicago Press, Chicago, 2009.

Parrish, Michael E., *Anxious Decades: America în Prosperity and Depression, 1920 – 1941*, W.W. Norton, New York, 1992.

Pauly, Thomas H., *Zane Grey: His Life, His Adventures, His Women*, University of Illinois Press, Urbana, 2005.

Peretti, Burton W., *Nightclub City: Politics and Amusement în Manhattan*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2007.

Pietila, Antero, *Not în My Neighborhood: How Bigotry Shaped a Great American City*, Ivan R. Dee, Chicago, 2010.

Pietrusza, David, *Judge and Jury: The Life and Times of Judge Kenesaw Mountain Landis*, Diamond Communications, South Bend, Indiana, 1998.



Pinedo, Francesco de Amerikaflug: Im Flugzeug Zweimal tiber den Ozean und tiber Beide Amerika, Rascher & Cie, Zürich, 1928.

Pipp, E.G., Henry Ford: Both Sides of Him, Pipp's Magazine, Detroit, 1926.

Pisano, Dominick A., și R. Robert van der Linden, Charles Lindbergh and the Spirit of St Louis, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington, DC, 2002.

Quint, Howard H., și Robert H. Ferrell, The Talkative President: The Off-the-Record Press Conferences of Calvin Coolidge, University of Massachusetts Press, Amherst, 1964.

Randel, William Peirce, The Ku Klux Klan: A Century of Infamy, Hamish Hamilton, Londra, 1965.

Rayner, Richard, A Bright and Guilty Place, Constable, Londra, 2010.

Reisler, Jim, Babe Ruth Slept Here: The Baseball Landmarks of New York City, Diamond Communications, South Bend, Indiana, 1999.

Reisler, Jim, Babe Ruth: Launching the Legend, McGraw-Hill, New York, 2004.

Ribowsky, Mark, The Complete History of the Home Run, Citadel Press, New York, 2003.

Ritter, Lawrence S., The Glory of Their Times: The Story of the early Days of Baseball Told by the Men Who Played It, HarperCollins, New York, 1992.

Ritter, Lawrence S., Lost Baliparks: A Celebration of Baseball's Legendary Fields, Viking, New York, 1992.

Root, Waverley, și Richard de Rochement, Eating în America: A History, William Morrow & Co., New York, 1976.

Russell, Francis, Tragedy în Dedham: The Story of the Sacco-Vanzetti Case, Longmans, Londra, 1963.

Russell, Francis, Sacco & Vanzetti: The Case Resolved, Harper & Row, New York, 1986.

Ruth, Babe (povestită lui Bob Considine), The Babe Ruth Story, C.P. Dutton & Co., New York, 1948.

Sampson, Anthony, Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines, Hodder and Stoughton, Londra, 1984.

Sanders, James, Celuloid Skyline: New York and the Movies, Bloomsbury, Londra, 2002.

Schatz, Thomas, The Genius of the Sistem: Hollywood Filmmaking in the Studio Era, Henry Holt, New York, 1988.

Schlesinger, Jr, Arthur M., The Crisis of the Old Order, 1919 – 1933, Heinemann, Londra, 1957.

Schwartz, Evan I., The Last Lone Inventor: A Tale of Genius, Deceit and the Birth of Television, HarperCollins, New York, 2002.

Seale, William, The White House: The History of an American Idee, American Institute of Architects Press, Washington, DC, 1997.

Shlaes, Amity, Coolidge, HarperCollins, New York, 2013.

Silver, Nathan, Lost New York, Houghton Mifflin, Boston, 1967.

Sinclair, Andrew, Prohibition: The era of Excess, Faber and Faber, Londra, 1962.

Sklar, Robert, Movie-Made America: A Cultural History of American Movies, Vintage, New York, 1994.

Smelser, Marshall, The Life That Ruth Built: A Biography, University of Nebraska Press, Lincoln, 1993.

Smith, Page, America Enters the World: A People's History of the Progressive Era and World War I, McGraw-Hill, New York, 1985.

Smith, Rex Alan, The Carving of Mount Rushmore, Abbeville Press, New York, 1985.

Smith, Richard Norton, An Un common Man: The Triumph of Herbert Hoover, Simon & Schuster, New York, 1984.

Smith, Richard Norton, *The Colonel: The Life and Legend of Robert R. McCormick, 1880 – 1955*, Houghton Mifflin, Boston, 1997.

Smith, Terry, *Making the Modern: Industry, Art, and Design în America*, University of Chicago Press, Chicago, 1993.

Sørensen, Charles E., împreună cu Samuel T. Williamson, *Forty Years With Ford*, Jonathan Cape, Londra, 1959.

Starr, Kevin, *Inventing the Dream: California through the Progressive Era*, Oxford University Press, New York, 1986.

Stenn, David, *Clara Bow: Runnin Wil*, Ebury Press, Londra, 1989.

Stern, Robert M., Gregory Gilmartin și Thomas Mellins, *New York 1930: Architecture and Urbanism Between the Two World Wars*, Rizzoli, New York, 1994.

Sullivan, Mark, *Our Times: The United States, 1900 – 1925*, 6 vol., Charles Scribner's Sons, Londra, 1935.

Summers, Anthony, *Official and Confidential: The Secret Life of J. Edgar Hoover*, Victor Gollanez, Londra, 1993.

Taliaferro, John, *Tarzan Forever: The Life of Edgar Rice Burroughs, Creator of Tarzan*, Scribner, New York, 1999.

Tauranac, John, *Elegant New York: The Builders and the Buildings, 1885 – 1915*, Abbeville Press, New York, 1985.

Thomas, Henry W., *Walter Johnson: Baseball's Big Train*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1995.

Thorn, John, și Pete Palmer, *Total Baseball: The Ultimate Encyclopedia of Baseball*, ediția a III-a, Harper Perennial, New York, 1993.

Toll, Robert C., *On With the Show: The First Century of Show Business în America*, Oxford University Press, New York, 1976.

Thurber, James, *The Years with Ross*, Ballantine Books, New York, 1972.

Tygiel, Jules, *Past Time: Baseball as History*, Oxford University Press, New York, 2000.

Van Crevetd, Martin, *The Age of Airpower, Public Affairs*, New York, 2011.

Vincent, David, *Home Run: The Definitive History of Baseball's Ultimate Weapon*, Potomac Books, Washington, 2007.

Wade, Wyn Craig, *The Fiery Cross: The Ku Klux Klan în America*, Simon & Schuster, New York, 1987.

Wagenheim, Kal, *Babe Ruth: His Life and Legend*, Henry Holt, New York, 1992.

Walker, Stanley, *The Night Club Era*, John's Hopkins University Press, Baltimore, 1933 (republicat în 1999).

Wallace, David, *Capital of the World: A Portrait of New York City in the Roaring Twenties*, Lyons Press, Guilford, CT, 2011.

Wallace, Graham, *The Flight of Alcock & Brown, 14 – 15 June 1919*, Putnam, Londra, 1955.

Ward, Geoffrey C., împreună cu Ken Burns, *Baseball: An Illustrated History*, Alfred A. Knopf, New York, 1990.

Ware, Susan (ed.), *Forgotten Heroes*, Free Press, New York, 1998.

Watts, Jill, *Mae West: An Icon în Black and White*, Oxford University Press, Oxford, 2001.

Weigley, Russell F. (ed.), *Philadelphia: A 300-Year History*, W.W. Norton & Co., New York, 1982.

Weindling, Paul Julian, *Nazi Medicine and the Nürnberg Trials*, Macmillan, Londra, 2004.

Weintraub, Robert, *The House That Ruth Built: A New Stadium, the First Yankees Championship, and the Rédemption of 1923*, Simon & Schuster, New York, 2011.

Whitehouse, Arch, *The early Birds*, Nelson Publishing, Londra, 1967.

Williams, Ted, și John Underwood, *The Science of Hitting*, Fireside/Simon & Schuster, New York, 1971.

Wilmeth, Don B., și Christopher Bigsby, *The Cambridge History of American Theatre: 1870 – 1945*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999.

Wilson, Edmund, *The American Earthquake: A Documentary of the Twenties and Thirties*, W.H. Allen, Londra, 1958.

Wohl, Robert, *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920 – 1950*, Yale University Press, New Haven, 2005.

Yagoda, Ben, *Will Rogers: A Biography*, University of Oklahoma Press, Norman, 1993.

Yagoda, Ben, *About Town: The New Yorker and the World It Made*, Da Capo Press, New York, 2000.

Young, William, și David E. Kaiser, *Postmortem: New Evidence in the Case of Sacco and Vanzetti*, University of Massachusetts Press, Amherst, 1985.

Zeitz, Joshua, *Flapper: A Madcap Story of Sex, Style, Celebrity, and the Women Who Made Modern America*, Three Rivers Press, New York, 2006.

Zukowsky, John (ed.), *Building for Air Travel: Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago, Chicago, 1996.

## **Note despre surse și lecturi suplimentare**

Iată mai jos principalele surse folosite în această carte, precum și sugestii de lecturi suplimentare. Detaliile bibliografice complete se găsesc în bibliografie. Pentru observații despre citate și alte surse, vezi [www.billbryson.co.uk](http://www.billbryson.co.uk).

### ***Generale***

Cea mai delectabilă și mai instructivă carte despre această perioadă rămâne *Only Yesterday* de Frederick Lewis Allen, publicată prima dată în 1931, dar reeditată de multe ori de atunci. Excelentă este și istoria în șase volume a lui Mark Sullivan, *Our Times*, deși se oprește la anul 1925. Printre lucrările valoroase publicate mai recent se numără *Great Times* de J.C. Furnas și *New World Coming* de Nathan Miller. Singura carte care se concentrează anume asupra anului 1927 pe care o știu eu este *The Year the World Went Mad* de Allen Churchill. Un website care conține informații contextuale enciclopedice, inclusiv fotografii și preluări ale unor articole despre Charles Lindbergh, este [Charleslindbergh.com](http://Charleslindbergh.com). Pentru New York Yankees, vezi „The Unofficial 1927 New York Yankees Home Page”, la [www.angelfire.com/pa/1927](http://www.angelfire.com/pa/1927).

## ***Prolog***

Deosebit de valoroase pentru istoria aviației din acea perioadă au fost două cărți care au cam același titlu: *Aviation: The early Years* de Peter Almond și *Aviation: The Pioneer Years*, editată de Ben Mackworth-Praed. Foarte bună pe problemele tehnice este *Control in the Sky: The evolution and History of the Aircraft Cockpit* de L.F.E. Coombs. Multe detalii suplimentare au ca surse *The Flight of Alcock & Brown* de Graham Wallace, *They Flew the Atlantic* de Robert de La Croix și cvasioficialul *Aircraft Year Books* pentru anii 1925 – 1930, publicat de Aeronautical Chamber of Commerce of America, Inc. *An Explorer in the air Service* de Hiram Bingham, deși a fost folosit doar incidental pentru volumul de față, este un studiu fascinant al poziției Americii referitoare la aviația militară în timpul Primului Război Mondial. Pentru finanțarea de către America a Primului Război Mondial, vezi *The House of Morgan* de Ron Chernow și *An Empire of Wealth* de John Steele Gordon.

## ***Capitolul 1***

Detaliile cazului Snyder-Gray sunt preluate în principal din *The New York Times* și alte publicații din acea perioadă. O bună prezentare generală este oferită în *The „Double indemnity” Murder* de Landis MacKeller. Alte detalii sunt preluate din *The American Earthquake* de Edmund Wilson și „*The Bloody Blonde and the Marble Woman: Gender and Power in the Case of Ruth Snyder*”, publicat de Jessie Ramey în *Journal of Social History*, primăvara 2004. Un eseu interesant despre influența cazului Snyder-Gray asupra Hollywoodului se găsește în numărul din octombrie 2005 al jurnalului academic *Narrative*, „*Multiple indemnity: Film Noir, James M. Cain, and Adaptations of a Tabloid Case*”, de V.P. Pelizzon și Nancy Martha West. Multe dintre detaliile despre extraordinarele excentricități ale lui Bernarr Macfadden provin dintr-un material în trei părți publicat în *The New Yorker* în octombrie 1950.

## ***Capitolul 2***

*Lindbergh* de A. Scott Berg este biografia standard. *The Hero: Charles A. Lindbergh and the American Dream* de Kenneth S. Davis, deși publicată în urmă cu peste 50 de ani, este foarte frumos scrisă și conține numeroase detalii care nu se găsesc în altă parte. Totuși, nicio carte nu surprinde mai bine provocările și freamătul acelei veri decât cartea lui Lindbergh din 1953 care a fost recompensată cu un Pulitzer, *The Spirit of St Louis*. Lindbergh a mai oferit câteva observații suplimentare despre viața lui în *Autobiography of Values*, publicată la scurt timp după moartea lui. Pentru detalii tehnice despre zborul lui Lindbergh și o excelentă analiză a importanței acestuia, vezi *Charles Lindbergh and the Spirit of St Louis* de Dominick A. Pisano și R. Robert van der Linden. Toate titlurile menționate aici mi-au fost de mare ajutor când am scris acest capitol și pentru carte în general.

## ***Capitolul 3***

Lucrarea decisivă despre marile revărsări ale fluviului Mississippi din 1927 este *Rising Tide* de John M. Barry. Rolul jucat de Herbert Hoover în operațiunile de ajutorare este minuțios analizat în „*Herbert Hoover, Spokesman of Humane Efficiency*”, *American Quarterly*, toamna 1970. O lucrare mai generală, dar excelentă este *Floods* de William G. Hoyt și Walter B. Langhein. Ascensiunea lui Hoover este descrisă de Kendrick A. Clements în *The Life of Herbert Hoover*, de George H. Nash într-o lucrare în două volume intitulată tot *The Life of Herbert Hoover* și de Richard Norton Smith în *An Un common Man: The Triumph of Herbert Hoover*. Hoover însuși a scris exhaustiva *The Memoirs of Herbert Hoover*, o lectură surprinzător de plăcută. Detaliile despre manevrele financiare

ale lui Andrew Mellon sunt preluate în mare parte din eleganta biografie Mellon: *An American Life* de David Cannadine. Comentariile despre obiceiurile lui Calvin Coolidge la birou se găsesc în: *The Crisis of the Old Order* de Arthur M. Schlesinger; „Aide to Four Presidents” de Wilson Brown, publicat în *American Heritage*, februarie 1955; Calvin Coolidge de Donald R. McCoy; și „Psychological Pain and the Presidency”, publicat de Robert E. Gilbert în *Political Psychology*, martie 1998.

## ***Capitolul 4***

Statisticile privind condițiile din casele americanilor în 1927 provin mai ales din numerele din martie și iulie 1927 ale revistei *Scientific American*. Alte detalii sunt preluate din *American Culture in the 1920 s* de Susan Currell. Pentru situația șoselelor americane la vremea aceea, vezi *The Lincoln Highway* de Drake Hokanson. Situația de la aerodromul Roosevelt din mai 1927 este atent trecută în revistă în „How Not to Fly the Atlantic”, *American Heritage*, aprilie 1971, precum și în *The Big Jump* de Richard Bak și *The Flight of the Century* de Thomas Kessner.

## ***Capitolul 5***

Cazul Statele Unite contra Sullivan este analizat în „Taxing Income from Unlawful Activities”, *Yale Law School Legal Scholarship Repository*, Faculty Scholarship Series, Paper 2289, și în numărul din martie 2005 al publicației *Columbia Law Review*. Mabel Walker Willebrandt a fost subiectul unei schițe biografice admirative publicate în *The*

*New Yorker*, în numărul din 16 februarie 1929. Detaliile despre turneul în America al lui Francesco de Pinedo sunt preluate în principal din articole publicate la acea vreme în *The*

*New York Times*, ca și cele ale atacului criminal comis în Bath, Michigan, de Andrew Kehoe.

## ***Capitolul 6***

Zborul lui Charles Lindbergh spre Paris rămâne unul dintre evenimentele despre care s-a scris cel mai mult în timpurile moderne, prin urmare detaliile incluse în această carte sunt preluate din multe surse. M-am bazat mereu în primul rând pe meticuloasa carte a lui Lindbergh *Spirit of St Louis* în ceea ce privește zborul propriu-zis. Pentru detalii despre Rio Rita și alte producții de pe Broadway, vezi *American Theatre* de Gerald M. Bordman și *The Theatrical 20 s* de Allen Churchill. Amănuntele biografice referitoare la Bill Tilden provin în cea mai mare parte din *Big Bill Tilden* de Frank Deford. Portretul psihologic al lui Myron Herrick a fost publicat de *The*

*New Yorker* în numărul din 21 iulie 1928. În rest nu s-a scris prea mult despre el.

## ***Capitolul 7***

Mania provocată de zborul încununat de succes al lui Lindbergh este foarte bine surprinsă în cartea lui Kenneth S. Davis *The Hero*. Alte detalii sunt preluate din: „Columbus of the air”, *North American Review*, septembrie-octombrie 1927; „Lindbergh’s Return to Minnesota, 1927”, *Minnesota History*, iarna 1970; și „My Own Mind and Pen”, *Minnesota History*, primăvara 2002; și din diferite ziare newyorkeze și londoneze din vremea respectivă. Detaliile despre primirea lui Lindbergh la Londra provin din diferite numere ale cotidianului londonez *The Times* și din *The Illustrated London News*, 4 iunie 1927.

## ***Capitolul 8***

Deși nu este nici pe departe o sursă de încredere în ceea ce privește multe aspecte din viața privată, cea mai interesantă și evident personală poveste a vieții lui Babe Ruth este *The Babe Ruth*

Story, scrisă de Ruth însuși cu ajutorul ziaristului sportiv Bob Considine. Demne de remarcat sunt și The House That Ruth Built de Robert Weintraub, The Big Bam de Leigh Montville, Babe Ruth: Launching the Legend de Jim Reisler și The Life That Ruth Built de Marshall Smelser. Pentru detalii despre Baltimore pe vremea când Ruth era copil, vezi Baltimore: The Building of an American City de Sherry H. Olson.

## **Capitolul 9**

Una dintre cele mai fascinante cărți despre sportul național al americanilor este The Physics of Baseball de Robert K. Adair și una dintre cele mai încântătoare este istoria orală a lui Lawrence S. Ritter, The Glory of Their Times. Multe detalii utile am găsit și în The Baseball de Zack Hample, Spitballers de C.F. și R.B. Faber, Baseball: An Illustrated History de Geoffrey C. Ward (împreună cu Ken Burns), Total Baseball de John Thorn și Pete Palmer, The Complete History of the Home Run de Mark Ribowsky și Past Time: Baseball as History de Jules Tygiel.

## **Capitolul 10**

Zborul Columbiei și excentricitățile personalității lui Charles A. Levine sunt foarte bine surprinse în autobiografia lui Clarence D. Chamberlin, Record Flights, publicată în 1942, dar care este și azi o lectură foarte plăcută. Alte detalii privind zborul și intervalul imediat următor provin în principal din The

New York Times. O perspectivă fascinantă asupra motivelor pentru care nu s-a păstrat nicio copie a filmului Babe Comes Home oferă „The Legion of the Condemned – Why American Silent Films Perished” de David Pierce, Film History, vol. 9, nr. 1, 1997.

## **Capitolul 11**

Ciudățeniile lui Dwight Morrow au fost analizate de The

New Yorker într-o schiță biografică publicată în numărul din 15 octombrie 1927. Detalii suplimentare se găsesc în The House of Morgan de Ron Chernow. Renovările făcute la Casa Albă în vara anului 1927 sunt discutate în The White House: The History of an American Idea de William Seale. Anecdota privind răul de mare al președintelui Coolidge este preluată din The

New Yorker, 25 iunie 1927. O bună trecere în revistă a radioului în acea perioadă este oferită de „Radio Grows Up”, American Heritage, august-septembrie 1983. Detaliile despre viața în marile orașe sunt preluate din Downtown: Its rise and Fall de Robert M. Fogelson. Pentru Gertrude Ederle și nebunia traversării înot a Canalului Mânecii, vezi The Great Swim de Gavin Mortimer.

## **Capitolul 12**

Două studii excelente despre Prohibiție sunt Last Call de Daniel Okrent și Dry Manhattan de Michael A. Lerner. Alte detalii sunt preluate din Texas Guinan: Queen of the Night Clubs de Louise Berliner și The Night Club Era de Stanley Walker. Multe alte amănunte provin din diferite numere ale revistei The

New Yorker, care a avut mereu un interes obsesiv față de alcool și băutură în cei 13 ani cât a durat Prohibiția.

## **Capitolul 13**

Versiunea lui Richard Byrd despre zborul Americii și evenimentele asociate cu acesta este reprodusă în cartea sa Skyward, publicată pentru prima dată în 1928. A scris și un lung articol intitulat „Our Transatlantic Flight”, publicat în National Geographic în septembrie 1927. Pentru

opinii complet opuse ale unor oameni care l-au cunoscut bine pe Byrd, vezi Flying Dutchman de Anthony Fokker și Come North with Me de Bernt Balchen. O altă perspectivă este oferită de Oceans, Poles and Airmen de Richard Montague și The Last Explorer de Edwin P. Hoyt. Latura mai ursuză a firii lui Charles Lindbergh a fost explorată în două schițe biografice publicate de The New Yorker pe 20 și 27 septembrie 1930.

## **Capitolul 14**

Deși evident subiectivă și selectivă, The Autobiography of Calvin Coolidge, publicată în 1929, oferă o descriere clară și fără artificii a evenimentelor din viața lui Coolidge. Alte detalii sunt preluate din Calvin Coolidge: The Quiet President de Donald R. McCoy și din cartea lui Amity Shlaes Coolidge, publicată în 2013. Aceasta din urmă oferă o interesantă perspectivă revizionistă nu doar asupra lui Coolidge, ci și asupra lui Warren G. Harding. Pentru un punct de vedere opus asupra lui Harding, vezi The President's Daughter de Nan Britton, care rămâne uluitoare chiar și astăzi. Pentru o privire din interior asupra punctelor slabe ale lui Coolidge, vezi „Aide to Four Presidents”, American Heritage, februarie 1955. Starea de spirit a lui Coolidge este analizată într-un mod foarte interesant în „Psychological Pain and the Presidency” de Robert E. Gilbert, publicat în Political Psychology, martie 1998. Demn de remarcat este și eseuul „Too Silent” din Review of Politics, primăvara 1999. Mai multe amănunte despre ciudata neimplicare a lui Coolidge în guvernare se găsesc în „Coolidge Refuses to Issue Proclamation Calling for Observance of Education Week”, The New York Times, 18 octombrie 1927.

## **Capitolul 15**

Întâlnirea celor patru mari bancheri în Long Island în vara anului 1927 este foarte bine povestită în Lords of Finance de Liaquat Ahamed. Detalii suplimentare sunt preluate din: Once in Golconda de John Brooks; Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression, 1919 – 1939 de Barry Eichengreen; și A History of the Federal Reserve de Allan H. Meltzer. Foarte bună, deși puțin depășită, este și The Lords of Creation: The Story of the Great Age of American Finance de Frederick Lewis Allen. Pentru o analiză interesantă despre ascensiunea și decăderea Coastei de Aur, vezi Picture Windows: How the Suburbs Happened de Rosalyn Baxandall și Elizabeth Ewen; povestea dependenței americanilor de creditele de consum este foarte bine spusă de Louis Hyman în Debtor Nation.

## **Capitolul 16**

Cea mai amănunțită (și mai entuziastă) prezentare a echipei Yankees în anul 1927 este realizată de Harvey Frommer în Five O'clock Lightning: Babe Ruth, Lou Gehrig and the Greatest Baseball Team in History, the 1927 New York Yankees. Concluziile privind caracterul lui Lou Gehrig se bazează pe cartea lui Jonathan Eig Luckiest Man: The Life and Death of Lou Gehrig și pe schițele biografice ale lui Gehrig publicate în The

New Yorker pe 10 august 1929 și în Liberty pe 19 august 1933, precum și pe toate celelalte cărți despre baseball deja menționate. Despre viața lui Jacob Ruppert s-a scris foarte puțin, dar există o schiță biografică amănunțită în The

New Yorker din 24 septembrie 1932.

## **Capitolul 17**

Povestea vieții și afacerilor lui Henry Ford este prezentată în mod exhaustiv în cartea în două volume Ford a lui Allan Nevins și Frank Ernest Hill și mai succint în Ford: The Men and the

Machine de Robert Lacey. Henry Ford and the Jews de Neil Baldwin oferă o perspectivă erudită asupra antisemitismului original al lui Henry Ford. O apreciere plină de afecțiune a farmecului și particularităților primelor Forduri se găsește în Henry's Wonderful Model T de Floyd Clymer. O evaluare mai tehnică oferă Terry Smith în Making the Modern: Industry, Art, and Design în America. Pentru punctele de vedere ale unor oameni care l-au cunoscut bine pe Ford, vezi Forty Years With Ford de Charles E. Sørensen și Henry Ford: Both Sides of Him de E.G. Pipp.

## **Capitolul 18**

O lucrare indispensabilă despre aventurile prin care a trecut Ford Motor Company în Amazonia este Fordlandia: The rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City de Greg Grandin. Pentru povestea cauciucului în general, sunt utile Seeds of Wealth de Henry Hobhouse și The Thief at the end of the World de Joe Jackson. Pentru o descriere captivantă a explorărilor nehibzuite în junglă ale lui Percy Fawcett, vezi The Lost City of Z de David Grann și Man Hunting in the Jungle: The Search for Colonel Fawcett de George M. Dyott.

## **Capitolul 19**

Expansiunea și contracția pieței imobiliare din Florida sunt analizate pe larg în Some Kind of Paradise de Mark Derr și în două articole din American Heritage, „Bubble in the Sun” din august 1965 și „The Man Who Invented Florida” din decembrie 1975. Detaliile despre Jack Dempsey și meciurile lui sunt preluate mai ales din A Flame of Pure Fire de Roger Kahn și dintr-o serie de articole publicate în The

New Yorker sub titlul „That Was Pugilism”, mai ales numerele din 19 noiembrie 1949 și 4 noiembrie 1950. Alte detalii provin din „A Sporting Life”, The

New Yorker, 2 octombrie 1999, și American Heritage, „Destruction of a Giant”, aprilie 1977. Cea mai bună descriere a turneului lui Charles Lindbergh în America este „Seeing America with Lindbergh”, National Geographic, ianuarie 1928. Detaliile despre Expoziția Sescvicentenară de la Philadelphia sunt preluate din Philadelphia: A 300-Year History, editată de Russell F. Weigley.

## **Capitolul 20**

S-au scris zeci de cărți despre cazul lui Sacco și Vanzetti. Pentru contextul general, sunt excelente Tragedy în Dedham și Sacco & Vanzetti: The Case Resolved ale lui Francis Russell. Pentru a înțelege politica și motivațiile celor doi anarhiști, studiul din 1991 al lui Paul Avrich, Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background, este fără egal. Pentru o înțelegere a stării națiunii în anii de după Primul Război Mondial, vezi Ethnic Americans de Leonard Dinnerstein și David M. Reimers și Red Scare: A Study în National Hysteria, 1919 – 1920 de Robert K. Murray

## **Capitolul 21**

The Carving of Mount Rushmore de Rex Alan Smith nu spune doar povestea lui Gutzon Borglum și a mărețului său monument, ci oferă și foarte multe detalii interesante despre vara petrecută de Calvin Coolidge în Dakota de Sud. Despre această sculptură se vorbește și în „Mt Rushmore”, publicat în Smithsonian, mai 2006, și în „Carving the American Colossus”, American Heritage, iunie 1977. Felul cum a fost afectat președintele de moartea fiului său este analizat în „Psychological Pain and the Presidency”, martie 1998, și în „The Presidency of Calvin Coolidge”, Presidential Studies Quarterly, septembrie 1999. Viața magnific de excentricilor frați Sweringen este analizată amănunțit în Invisible Giants de Herbert H. Harwood, Jr.



## **Capitolul 22**

The New York Times a publicat circa 500 de articole despre zborurile pe distanțe lungi din vara anului 1927, iar datele din acest capitol sunt spicuite aproape exclusiv din acestea. Planurile lui Edward R. Armstrong de a construi un șir de platforme plutitoare de-a latul Oceanului Atlantic sunt analizate în „Airports across the Ocean”, publicat în American Heritage Invention &

Technology, vara 2001. Plăcerile și pericolele călătoriei pe ocean în acea perioadă sunt foarte amuzant trecute în revistă de John Maxtone-Graham în The Only Way to Cross. O lungă descriere a vizitei făcute de Charles Lindbergh în Springfield, Illinois, se poate găsi în numărul din octombrie 1927 al Journal of the Illinois State Historical Society.

## **Capitolul 23**

O excelentă discuție despre turnarea filmului Aripă se găsește în cartea lui Robert Wohl The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920 – 1950. Detaliile despre tinerețea agitată a Clarei Bow sunt preluate dintr-o carte cu un titlu foarte potrivit, Clara Bow: Runnin Wild de David Stenn. Alte detalii despre Bow în 1927 se găsesc în Cinema Journal, „Making «It» în Hollywood”, vara 2003. Există nenumărate cărți despre filmul mut și tranziția la filmul sonor, dar mie mi-au fost foarte utile American Silent Film de William K. Everson, The Speed of Sound: Hollywood and the Talkie Revolution, 1926 – 1930 de Scott Eyman, The Genius of the Sistem: Hollywood Filmmaking in the Studio Era de Thomas Schatz și Movie-Made America: A Cultural History of American Movies de Robert Sklar. Modul de funcționare a detectorului cu triodă al lui Lee de Forest a fost explicat pe larg în numărul din martie 1965 al revistei Scientific American.

## **Capitolul 24**

Povestea carierei lui Robert G. Elliott se bazează în principal pe memoriile sale din 1940 (scrise împreună cu Albert R. Beatty), Agent of Death: The Memoirs of an Executioner. Pentru furia ziaristului Heywood Broun provocată de executarea lui Sacco și Vanzetti, vezi Heywood Broun: A Biographical Portrait de Dale Kramer. Pentru Charles Ponzi, multe amănunte interesante, care nu se mai găsesc în altă parte, oferă o schiță biografică publicată de The

New Yorker pe 8 mai 1937. Detaliile despre revoltele din Europa sunt preluate mai ales din The New York Times, dar și din numerele cotidianului londonez The Times din săptămâna aceea și Illustrated London News din 3 septembrie 1927.

## **Capitolul 25**

Ansonia și alte rezidențe hoteliere din acea perioadă sunt analizate în Elegant New York de John Tauranac și New York.

New York: How the Apartment House Transformând the Life of the City (1869 – 1930) de Elizabeth Hawes. Literatura despre călătoriile cu trenul în America în primele decenii ale secolului XX este uimitor de săracă. Două cărți care surprind câte ceva din romantismul și plictiseala călătoriilor cu trenul sunt Railroads and the American People, scrisă de H. Roger Grant, și We Took the Train, editată de Grant. Puțin s-a scris și despre antrenorul echipei Yankees, Miller Huggins. Multe dintre informațiile incluse în cartea de față au la bază o schiță biografică publicată de The

New Yorker în numărul din 2 octombrie 1927. Întoarcerea acasă a lui Charles Lindbergh este minuțios descrisă în „Lindbergh's Return to Minnesota”, Minnesota History, iarna 1970.

## **Capitolul 26**

Afecțiunea specială a Americii pentru eugenia negativă este deosebit de bine tratată în *War against the Weak: Eugenics and America's Campaign to Create a Master Race* de Edwin Black și *Picture Imperfect: Photography and Eugenics 1870 – 1940* de Anne Maxwell. Interesantă, deși axată pe deceniul următor, este și *Popular Eugenics: National Efficiency and American Mass Culture in the 1930 s*, editată de Susan Currell și Christina Cogdell. Istoria organizației Ku Klux Klan este prezentată în *The Fiery Cross* de Wyn Craig Wade; alte detalii au fost preluate din „*Hooded Populism*”, *Reviews* în *American History*, decembrie 1994. Not în *My Neighborhood* de Antero Pietila este foarte bună în ceea ce privește acordurile restrictive. Alte aspecte legate de ura de rasă în America sunt abordate în *Hollywood and antisemitism* de Steven Alan Carr și *Hellfire Nation* de James A. Morone. Rezultatul nefericit al eugeniei în Germania este analizat în *Nazi Medicine and the Nürnberg Trials* de Paul Julian Weindling. Cazul Buck contra Bell este subiectul unui excelent capitol din *The Flamingo's Smile* al regretatului Stephen Jay Gould.

## ***Capitolul 27***

Două cărți remarcabile despre inventarea televiziunii sunt *The Last Lone Inventor: A Tale of Genius, Deceit and the Birth of Television* de Evan I. Schwartz și *Tube: The Invention of*

*Television* de David E. Marshall și Jon Fisher. Soarta nefericită a lui Philo T. Farnsworth este foarte bine descrisă în *The*

*New Yorker*, „*A Critic at Large*”, 27 mai 2002. John Logie Baird este tratat cu bunăvoință în *John Logie Baird: A Life* de Antony Kamm și Malcolm Baird. Alte detalii, legate în special de demonstrațiile publice ale televiziunii făcute în vara anului 1927, sunt preluate mai ales din *The New York Times*.

## ***Capitolul 28***

Două cărți de Allen Churchill, *The Literary Decade* și *The Theatrical 20 s*, oferă o excelentă introducere în lumea cărților și în cea a teatrului din anii '20. Detalii valoroase și multe informații despre viața la New York în această perioadă oferă și *About Town: The New Yorker and the World It Made* de Ben Yagoda. *Show Boat* este foarte bine tratat în *Jérôme Kern: His Life and Music* de Gerald M. Bordman și *Enchanted Evenings: The Broadway Musical from Show Boat to Sondheim* de Geoffrey Block. Povestea vieții celor mai populari doi scriitori americani este narată în *Tarzan Forever: The Life of Edgar Rice Burroughs, Creator of Tarzan* de John Taliaferro și *Zone Grey: His Life, His Adventures, His Women* de Thomas H. Pauly. *Firebrand: The Life of Horace Liveright* de Tom Dardis este revelatoare atât în ceea ce îl privește pe editor, cât și lumea literară în care a trăit.

## ***Capitolul 29***

După decenii de uitare, Kenesaw Mountain Landis a primit în sfârșit recunoașterea pe care o merita prin excelenta biografie publicată de David Pietrusza în 1998, *Judge and Jury: The Life and Times of Judge Kenesaw Mountain Landis*. Unele detalii tehnice suplimentare sunt preluate din *A*

*Court That Shaped America: Chicago's Federal District Court from Abe Lincoln to Abbie Hoffman* de Richard Cahan. Pentru cel mai mare infractor al orașului Chicago, vezi *Capone: The Life and World of Al Capone* de John Kobler, *Capone: The Man and the era* de Laurence Bergreen și *Get Capone* de Jonathan Eig. Viața lui Robert R. McCormick este subiectul cărții *The Colonel* de Richard Norton Smith și este abordată pe larg în *The Magnificent Medills* de Megan McKinney. Necioplitul primar Bill Thompson este disecat minuțios în „*The Private Wars of Chicago's Big Bill Thompson*”, *Journal of Library History*, vara 1980. *The Bootleggers* de Kenneth Allsop, *Organized*

Crime în Chicago de John Landesco și Chicago: A Biography de Dominic A. Pacyga sunt istorii mai generale.

## ***Capitolul 30***

Descrierile ultimei luni a sezonului de baseball din 1927 sunt preluate din cărțile despre baseball deja menționate. Importantă pentru acest capitol a fost și splendida și emoționanta biografie scrisă de Henry W. Thomas, Walter Johnson: Baseball's Big Train.

## ***Epilog***

O trecere în revistă comprehensivă a vieții în Germania nazistă, inclusiv a evenimentelor șocante numite Kristallnacht, se găsește în Hitlerland de Andrew Nagorski. Comentariile lui Anne Morrow Lindbergh apar în The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh, 1936 – 1939. Știrile despre idilele lui Charles Lindbergh din 1957 până cu puțin înainte de moartea sa au apărut aproape peste tot în 2003, după ce unul dintre copiii lui din Germania a făcut un test ADN care a dovedit că Lindbergh era tatăl lui.

## ***Mulțumiri***

Ca întotdeauna, sunt extrem de îndatorat unor oameni și instituții care au avut bunăvoința de a mă ajuta la pregătirea acestei cărți. În special aș vrea să le mulțumesc lui Alex M. Spencer, Robert van der Linden și Dominick Pisano de la Muzeul Național Smithsonian al Aerului și Spațiului din Washington, DC; extraordinarilor mei editori, Marianne Velmans, Gerry Howard și Kristin Cochrane; agentei mele literare din Marea Britanie, Carol Heaton; stimatului meu prieten Larry Finlay; și redactoarelor mele extraordinar de inteligente și de sânguincioase, Nora Reicherd și Deborah Adams, care m-au salvat de o mie de greșeli pe care le-am scăpat; desigur, toate greșelile rămase îmi aparțin.

De asemenea, sunt extrem de recunoscător personalului mereu amabil de la London Library; lui Jon Purcell și colegilor săi de la biblioteca Universității Durham; lui Bart Schmidt și colegilor lui de la Drake University Library din Des Moines; și personalului de la bibliotecile din New York și Boston, Lauinger din cadrul Georgetown University și biblioteca de la National Geographic Society din Washington, DC.

Pentru sfaturi, încurajări, prezentări și pentru că uneori mi-au dat și să mănânc, le sunt recunoscător lui Keith și Win Blackmore, lui Jonathan și Rinei Fenby, lui Tim și Elizabeth Burt, John și Anne Galbraith, Chris Higgins și Jenifer White, Anne Heywood, lui Larry și Lucindei Scott, lui Patrick Janson-Smith, Patrick Gallagher, Brad Martin, Oliver Payne, John și Jeri Flinn, Andrew și Alison Orme, lui Daniel și Ericăi Wiles, precum și lui Jon, Donnei, lui Max și Daisy Davidson.

Le mulțumesc în mod special copiilor mei Catherine și Sam Bryson pentru ajutorul generos și extrem de ieftin pe care mi l-au acordat la documentarea pentru această carte și, mai ales și mereu, iubitei, răbdătoarei, imperturbabilei și atâteiertătoarei mele soții, Cynthia.

## ***Index. (Pentru cartea tipărită)***

### ***A***

Abilene, Texas 282

Academia de medicină din New York 294

Academia Internațională de Arte și Științe Cinematografice 219

acceleratoare de particule 255

Acosta, Bert 57

la Paris 180 recordul de anduranță 9 – 10, 15, 38, 212 și zborul transatlantic al lui Byrd 58, 124 – 125, 127 – 129 viața sa mai târziu 298  
activitate bancară  
Banca Rezervelor Federale 147 etalonul aur 147 – 148 Marea Bulă Speculativă (1928) 148 plățile în rate 146 – 147  
Adams, Franklin Pierce 122  
Administrația Americană de întraajutorare 45 – 46  
aer condiționat 150, 238  
Aero-Club de France 74, 180  
aeroportul din Varșovia 100  
Ahamed, Liaquat 148  
Aircraft Year Book 36  
Albany 237  
Alcatraz 304  
Alcoa 40  
Alcock, Jack 12 – 13  
alcool: vezi Prohibiția al Doilea Război Mondial 138, 144, 171  
Alianța Națională Germano-Americană 117  
Allen, Frederick Lewis, Only Yesterday 118  
Allen, Hervey 259  
aluminu alclad 40  
Amazonia, proiectul Fordiandia 168 – 170, 172, 280, 301  
Ambassador, Hotelul, Los Angeles 219, 222  
amendamentul al 18-lea 117 – 118, 304  
America (aeroplan) 15 – 16, 41, 57, 124 – 129, 141, 208, 293, 298  
America de Sud 18, 166, 231, 280 – 281  
America First 272, 296  
American Dictionary of National Biography 138, 252  
American Heritage 298  
American Legion (avion) 15  
American Mercury (revistă) 26  
Amherst Collège, Massachusetts 105, 135  
Amsterdam 36  
Amundsen, Roald 125  
anarhiști 30, 188, 190 – 195, 229, 232  
Anderson, Florence 292  
Anderson, Sherwood, Răs amar 264  
Ansonia, hotel, New York 234  
Antarctica 88, 298  
antisemitism: vezi evrei  
Argentina 178 – 179, 198, 231, 303  
Argonauții 14  
Aripi (film) 220 – 222, 305  
Arkansas 42, 50  
Arlen, Michael 265  
Arlen, Richard 220 – 221  
arme, pistolul-mitralieră Thompson 274  
Armstrong, Edward R. 208

Armstrong, Edwin H. 258  
 Armstrong, Louis 120  
 Armstrong Seadrome Development Company 208  
 Arnold, Benedict 159  
 Asbury Park, New Jersey 138, 150  
 Asigurare de moarte (film) 32  
 Asociația Aeronautică Națională din America 71  
 Asociația Producătorilor de Radiouri și Televizoare din America 258  
 Associated Press 70, 181, 214  
 Astaire, Fred și Adele 265  
 Astor, familia 141  
 AT & T 47, 105, 223, 251 – 252, 254  
 Atchafalaya 49  
 Atena 246  
 Atherton, Gertrude, Cupa de cristal 264  
 Atlanta, Georgia 189, 274  
 Atlantic, Oceanul  
 Alcock și Whitten traversează în zbor 12 – 13 Levine plănuiește un nou zbor 236 linia telefonică transatlantică 74 planurile privind zborurile transatlantice comerciale 208 Premiul Orteig 13 – 22, 53, 61, 99, 112 – 113, 127 Schlee și Brock traversează 214 – 215 zborul lui Byrd peste 126 – 129, 14 Izborul lui Chamberlin peste 98 – 10 Izborul lui Lindbergh 33, 38 – 41, 50 – 51, 54 – 57, 59, 66 – 68, 70 – 72, 99, 124, 180  
 Atlantic City, New Jersey 150  
 Atlantic Limited Railroad 237  
 Atlantic Monthly 48, 198  
 Australia 167  
 Austria 10, 46  
 aviație acrobații 37 aerodromuri pe zgârie-nori 53 autobiografia lui Lindbergh 157 – 158 dirijabile 53, 74, 105, 125 Dole Pacific Race 212 – 213 hidroavioane 17 – 18, 98 importanța zborului lui Lindbergh 285 – 286, 291 – 292 zân America 36 – 37 încercările de a face înconjurul lumii 214 – 215 piste de pe nave 209 planurile privind zborurile transatlantice comerciale 208 Primul Război Mondial 10-lirecorder mondial de duranță 9 – 10, 15, 38 traversarea Atlanticului de către Lindbergh 33, 38 – 41, 50 – 51, 54 – 57, 59, 66 – 68, 70 – 72, 99, 124, 180 traversările Atlanticului 12 – 22, 33, 38 – 41 turneul lui Lindbergh prin America 210 – 211, 239 – 240 zborul lui Byrd la Polul Nord 125 – 126 zborul transatlantic al lui Byrd 126 – 129, 14 Izborurile lui Pinedo 97 – 98 zborul lui Redfern la Rio de Janeiro 213 – 214  
 avioane de vânătoare Nieuport 75  
 avion: vezi aviație  
 Avrich, Paul 196, 232  
 Saccho and Vanzetti: The Anarchist Background 196, 232 – 233  
 Azore 60, 98  
 B  
 Babe Comes Home (film) 97, 112, 235  
 Bagdad 305  
 Baird, John Logie 252 – 254  
 Baker, John Franklin 90  
 Baker Bowl, Philadelphia 86 – 87  
 Balbo, Italo 304

Balchen, Berat 55 – 56, 67, 125 – 129, 180, 293, 298  
Baldinger, Ora 133  
Baltimore 37, 79 – 81, 224, 229  
Baltimore Orioles 79 – 81  
Baltimore Terrapins 81  
Banca Angliei 141 – 143, 306  
Banca Rezervelor Federale din New York 141 – 142, 147 – 148, 302  
bani, etalonul aur 147 – 148  
Bankers' Trust Company 142  
Banky, Vilma 226  
Banque de France 141, 144 – 145  
Baron, Rosa 228  
Barrow, Ed 89  
Barry, Dave 279 – 280  
Barrymore, Ethel 267  
Barrymore, John 97, 267  
Barton, Bruce 135  
baseball blatul din Campionatul Mondial 91, 165, 234, 269 – 270 câștigurile jucătorilor 235 – 236 comentariile la radio 105 – 106 deplasările 84, 235 – 236, 238 – 239 importanța pentru americani 82 – 83 în anii '20 82 – 86 jucătorii de culoare 3 jurnaliștii sportivi 238 – 239 meciul de pe 4 iulie 151 – 152, 156 meciurile demonstrative 299 mingi 92 prezența oficială la bătaie 83 n. procesul antitrust împotriva Ligii Federale 269 vezi și jucători și echipe individuale  
Baseball Hall of Fame 152 – 154, 283  
Basie, Count 120  
Bates, Lindon 45  
Bath, Michigan, masacrul de la școală 63 – 64, 287  
Battling Siki 177  
Beaumont, Texas 107 – 108  
Belém 169  
Belgia 44 – 46  
Bell, John H., doctor 248  
Bellanca, Giuseppe 38, 57 – 58, 101  
Benchley, Robert 140, 198, 200  
Bengough, Benny 154 – 155, 238  
Bennett, Eddie 154  
Bennett, Floyd 15 – 17, 124 – 126, 293, 299, 305  
Bent, Silas 31  
Benton Harbor, Illinois 204  
Berardelli, Alessandro 187 – 188, 197, 199, 228, 233  
bere 117 – 118, 275  
Berengaria (pachebot) 145  
Berg, A. Scott 35, 293, 297  
Berger, Victor 268  
Berlin 36, 98, 100 – 101, 108, 223, 231, 295 – 296  
Bertaud, Lloyd 57 – 59, 215 – 216  
Beverly Hills 217  
Bewick, Moreing and Co. 44  
bigotism 243 – 250

Biltmore, Hotelul, Los Angeles 219  
 Binet-Simon, test 248  
 Bingham, Hiram 11  
 Biroul American de Meteorologie 22, 49, 70  
 Biroul de Standarde 92  
 Biroul pentru Veterani 49, 134, 138  
 Biserica Catolică 80, 159, 191, 243  
 Bismarck (pachebot) 145  
 Black, Edwin, War Against the Weak 247  
 black bottom (dans) 54  
 Blake, Eubie 120  
 Blakeley, Willis 168 – 171  
 Blanchard, Lawrence 198  
 Blythe, Richard 56, 65  
 bodegi unde se vindea ilegal alcool 115, 118 – 120  
 Bodie, Ping 94 – 95  
 Boeing 291 – 292  
 Bogart, Humphrey 267  
 Boiling, aeroport, Washington, DC 292  
 Boise 42  
 bombe atacul cu bombă de la școala din Michigan 63 – 64, 287 atentatul la viața lui J.R. Morgan 195 – 196 masacrul de la Bath 63 – 64 Panica Roșie 189 – 192 Primul Război Mondial 10, 116 – 117 și cazul Sacco-Vanzetti 197 – 199, 229 – 231, 301, 303  
     Boni, Albert 263  
     Boni, Charles 263  
     Boni & Liveright 263 – 264  
     Book Cadillac Hotel, Detroit 95  
     Book-of-the-Month Club 26  
     Borah, William 198  
     Borglum, Gutzon 202 – 204, 306  
     Borotra, Jean 68 – 70, 72  
     Boston baseball 84, 86, 235, 239 bombele 19 cazul Sacco-Vanzetti 194, 198 crimele 274 Elmer Gantry interzis la 262 greva polițiștilor 136, 189 imigranții 192 muncitorii 108 turneul lui Lindbergh prin America 183, 199  
     Boston Braves 300  
     Boston Herald 199  
     Boston Red Sox 81 – 83, 89, 165, 194, 235, 239  
     Boutilier, Fratele Matthias 80  
     Bow, Clara 221 – 222, 224, 235, 305  
     box 68, 175 – 179, 277 – 280  
     Brandeis, Louis D. 230, 243, 249  
     Brazilia cauciucul 167 – 168 prăbușirea aviatorilor francezi 22 proiectul Fordiandia 168 – 171, 280, 301  
     Brest 127 – 128  
     Brevoort, Hotelul, New York 112 – 113, 121  
     bricheta din cărbune de lemn 168  
     Bridgewater, Massachusetts 188, 192 – 194  
     Britton, Elizabeth Ann 139

Britton, Nan, The President's Daughter 138 – 139  
 Broadway, New York 65, 69, 93, 121, 189, 224, 234, 264 – 267, 303  
 Brock, William S. „Billy” 214 – 215  
 Brockton, Massachusetts 188  
 Broening, William F. 229  
 Brokenshire, Norman 106  
 Brontë, Emory 213  
 Brooklyn 181, 221 – 222  
 Brooklyn Dodgers 85, 87, 154, 306  
 Brooks, John 142  
 Once în Golconda 146  
 Broun, Heywood 198 – 199, 228  
 Brown, Arthur Whitten 12 – 13  
 Brown, Wilson 137  
 Browning, Edward W. „Daddy” 28  
 Brugnon, Jacques 68, 70, 72  
 Brunswick, Georgia 213  
 Brush, Katharine, Young Man of Manhattan 238  
 Bruxelles 36, 45, 75  
 Brzozowsky, Leo 181  
 Buck, Carrie 248 – 250  
 Buck, Vivian 248  
 Buck contra Bell 62, 248  
 Buckner, Emory 120 – 121, 272  
 București 36  
 Buda, Mario 188, 193, 196  
 Buenos Aires 178, 231, 304  
 Buffalo, statul New York 193, 237  
 Burroughs, Edgar Rice 259 – 260, 262  
 Căpetenia 261 Pierdut pe Venus 261 Podul și puștiul Oskaloosa 261 Tarzan din neamul  
 maimuțelor 260 – 261  
     bursă: vezi Wall Street  
 Butler, Pierce 249  
 Byrd, Harry 15, 126  
 Byrd, Richard Evelyn 141, 182, 231, 275  
     America se prăbușește la primul zbor 16, 293 despre Dole Pacific Race 213 despre Lindbergh 67  
     echipajul 124 – 12 sexpediția din Antarctica 88, 298 întoarcerea acasă 182 personalitatea 125  
     planurile privind zborul transatlantic 15 – 17, 41, 53, 55 – 58, 55 n. \*\*, 124, 14 lprima parte a vieții  
     125 se întoarce în America 145, 180, 209 Skyward 127 – 128 survolarea Polului Nord 15, 40, 125 –  
     126, 298 și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 107 zborul transatlantic 71, 126 – 130, 141, 180, 213  
 Byrn, Helmer 190  
 C  
 Cabana de Vânătoare a Statului, Custer State Park 123  
 Cadillac 164  
 Caiernarvon, Louisiana 49  
 Cagney, James 267  
 Cain, James M.  
 Asigurare de moarte 32 Poștașul sună întotdeauna de două ori 32



cajun 49  
 Calcutta 215  
 California căile ferate 237 combustibilul de aviație 40 Dole Pacific Race 212 inundațiile 42  
 legile privind sterilizarea 250 Prohibiția 119, 121  
 Calles, Plutarco 292  
 Calloway, Cab 120  
 Camp Wood, Texas 37  
 Campanelli, Ernesto 17  
 Campionatul Mondial (baseball) 165, 235, 285  
 Babe Ruth pierde la Yankees 96 Hoover huiduit la 302 recordul lui Babe Ruth 82 – 83, 90  
 scandalul „Black Sox” 91, 234, 269 transmisiuni la radio 10 bziarele instalează tabele de marcaj 82  
 Camus, Albert 263  
 Canada accidente de avion 181, 293 și Prohibiția 119 vizita lui Lindbergh în 158  
 Canadian American Airways 214  
 Canalul Mânecii traversarea înnot 109 – 110, 285 traversarea în zbor 215  
 Cannadine, David 47  
 Cantigny, Wheaton, Illinois 270 – 271  
 Cantor, Eddie 158, 223  
 Cap de la Hague 71  
 Cape Breton Island 67, 80  
 Cape Cod 150  
 Capitol, cinematograf, New York 219  
 Capone, Al 60 – 61, 154, 270, 272, 275, 287  
 acuzat de evaziune fiscală 61 – 62, 304 cariera criminală 272 – 275 casa de vacanță 64 cicatricile  
 274 conferințele de presă 272 – 273 încarcerarea 304 prima parte a vieții 273 și meciul Dempsey-  
 Tunney 278 și Prohibiția 114, 275  
 Capone, Vincenzo 273  
 Cargill 171  
 Carmen (operă) 223  
 Carnegie, familia 303  
 Carnegie Institution 249  
 Carpentier, Georges 19, 177 – 178, 255 – 256  
 Carrel, Alexis 249, 293 – 295, 306  
 Omul, acest necunoscut 293 – 294, 306  
 Carroll, Earl 47  
 Caruso, Enrico 234  
 Casa Albă, Washington, DC 35, 47, 104, 123, 133, 135 – 137, 139, 200 – 201, 238, 285, 296,  
 301  
 cascadorii 37  
 Cassidy, William, sergent 63  
 Cates, Maxine 176  
 cauciuc 166 – 171  
 Cavalerilor lui Columb 112  
 „Cazul ferestrei-ghilotină” 25, 28 – 30  
 căi ferate 111, 168 – 169, 206 – 207, 237, 260, 292  
 călugări xaverieni 80  
 cărți 26, 259 – 264, 272  
 Cei afectați de boli ereditare (documentar) 249

Central Park, New York 151  
 Challé, locotenent 14  
 Chamberlin, Clarence 180, 182  
 decolează de pe navă 209 despre Lindbergh 54, 67 deteriorarea Columbiei 17 întoarcerea acasă  
 18 la Paris 128 – 129, 180 prima parte a vieții 99 recordul de anduranță 9 – 10, 15, 38, 212 și zborul  
 lui Byrd 128 viața sa mai târziu 299 zborul transatlantic cu Levine 55, 57 – 59, 98 – 101  
 Chaplin, Charlie 179, 277  
 Chapman, Ray 86, 92  
 Charett, marchizul de 19  
 Charing Cross, spital de oftalmologie, Londra 253  
 Charlestown, închisoare 199, 228 – 230  
 Charlotte, Carolina de Nord 274  
 Cherbourg 71, 76, 99, 101, 181  
 Chevalier, Maurice 19  
 Chevrolet 164  
 Chicago abatoarele 162 Banca Rezervelor Federale 148 baseballul 84, 87, 235, 239, 269  
 bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice 115 căile ferate 237 – 238 cinematografele 218  
 crimele 32 imigranții 192 infracționalitatea 60 – 61, 270 – 275 lipsa de popularitate a lui Lindbergh  
 297 marele incendiu 27 meciul Dempsey-Tunney 183, 277 – 280 muncitorii 108 poșta par avion 38  
 primirea lui Pinedo 60 Prohibiția 118 – 119, 274 – 275 răsturnarea bărcii 182 revoltele 189 și Warren  
 G. Harding 133 și zborul lui Lindbergh 73 turneul lui Lindbergh prin America 211, 240 valul de  
 caniculă 50, 182 ziarele 270 – 271  
 Chicago & Eastern Illinois Railroad 207  
 Chicago Cubs 284  
 Chicago Tribune 27, 104, 106, 159 – 160, 268, 270 – 271, 274  
 Chicago White Sox 83 – 85, 151, 154  
 accidentările 85 blatul „Black Sox” 91, 234, 269 homerun-urile 83 meciurile disputate cu New  
 York Yankees 239, 276 mingile umezite cu salivă 92  
 China 44  
 Christian Krohg (cargobot) 214  
 Chrysler, Walter J. 146, 164, 277  
 Chrysler Building, New York 108 n. \*, 164, 205  
 Chrysler Corporation 146, 164, 300  
 Cicotte, Eddie 92, 269  
 Cincinnati 88  
 Cincinnati Reds 236 – 237, 269  
 cinematografe 217 – 219, 305  
 cinematografele lui Loew 218  
 citit, popularitatea 26 – 28  
 Ciudad de México 231, 292  
 Cântărețul de jazz (film) 97, 219, 223 – 224, 285, 287, 305  
 Cleveland 189  
 baseballul 235, 239 bombele 19 lăcile ferate 237 imigranții 192 Union Terminal Building 108,  
 205 – 206  
 Cleveland, Grover 268  
 Cleveland Indians 83, 85 – 86, 91, 239  
 cluburi, Prohibiție 120 – 121  
 Coacci, Ferruccio 188

Coasta de Aur, Long Island 141, 158  
 Cobb, Ty 83 – 85, 89, 156, 235, 277  
 Cochet, Henri 69 – 70  
 Cohan, George M. 158  
 Colbert, Claudette 267  
 Coli, François, căpitan 56, 70, 111, 125, 145, 180, 199, 219  
 dat dispărut 21 – 22, 41, 51, 56, 105 monumentul închinat lui 297 tentativa de a traversa  
 Atlanticul în zbor 19 – 22, 41, 67  
 Colorado (fluviu) 42  
 Colorado (stat) 42, 50  
 Colosimo, Big Jim 273  
 Columbia (avion)  
 deteriorat la aterizare 17 Levine zboară singur 212 Lindbergh încearcă să cumpere 38 recordul  
 de duranță 38 se pregătește pentru zborul transatlantic 15, 41, 57 – 59 zborul transatlantic 98 – 101,  
 208, 298  
 Columbia Broadcasting Sistem (CBS) 256  
 Columbia Phonograph Corporation 256  
 Columbia University 93, 155, 249  
 Combs, Earle 154, 238, 284  
 Comisia Aviatică a Președinției 37  
 Comisia Federală pentru Comerț 219  
 Comisia Federală pentru Comunicații 258  
 Comisia Interstată pentru Comerț 49  
 Comisia judiciară a Camerei Reprezentanților 118  
 Comisia Lowell 199  
 Comisia pentru Activități Bancare și Industrie 147  
 Comisia pentru Asistență Umanitară din Belgia 44 – 45  
 Comisia pentru Imigrare și Naturalizare 189, 247  
 Comisia pentru relații externe 198  
 Comiskey, Charles 84, 269 – 270  
 Commodore, Hotelul, New York 111  
 Compton, Betty 265  
 comuniști 188 – 192, 195, 231  
 condamnații la moarte 62  
 Coney Island 150, 181, 274  
 Conflict, atol 167  
 Congres 35, 46, 48  
 forțele aeriene în timpul Primului Război Mondial 11 Panica Roșie 188 Prohibiția 89, 115, 133,  
 304 și eugenia 247 și Ku Klux Klan 243 și zborul lui Lindbergh 67  
 Congresul Evreilor din America 249  
 Connecticut (fluviu) 42  
 Connecticut (stat) 67  
 Constituția Statelor Unite 203 – 204, 301  
 contrabanda în timpul Prohibiției 119  
 Coolidge, Calvin 131, 179, 219, 223, 273, 285  
 ca candidat secundar al lui Harding 133, 136 ca președinte 47, 134, 137 – 139 costumul de  
 cowboy 138 – 139, 180 decide să nu mai candideze 200 – 202, 285, 287 discursul despre starea  
 națiunii 289 îl cunoaște pe Babe Ruth 94 Legea privind controlul riscului de inundații 157 moartea

302 mută Casa Albă în Dakota de Sud 123, 138 – 139 personalitatea și înfățișarea 47 – 48, 134 – 137 prima parte a vieții 134 – 135 și Dwight Morrow 37, 104 – 105 și execuțiile lui Sacco și Vanzetti 232 și greva polițiștilor din Boston 136, 189 și Herbert Hoover 47 – 48 și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 104 – 105, 107, 123, 28 lși Marea Bulă Speculativă 148 și moartea fiului său 69, 200 – 20 lși Mount Rushmore 202, 204, 229 și Warren G. Harding 138 – 138 și zborul lui Lindbergh 73 – 75 și zborul peste Atlantic al lui Chamberlin 100 taciturnitatea 136, 200 viața sa mai târziu 302

Coolidge, Calvin, Jr. 69, 200 – 201

Coolidge, Grace 131, 135 – 137, 200, 214, 285, 302

Coolidge, John 200

Cooper, Gary 221

Copenhaga 231, 294

Corbett, Harvey W. 53

Cottbus 100 – 101

Cotter, Robert 87

Coué, Emile 143 – 144, 143 n”.

Courteville, Roger 280 – 281

Cauzens, James 163

Cowling, W.C. 165

Cox, James M. 192

Cranwell, aerodrom, Lincolnshire 212

crime

„Cazul ferestrei-ghilotină” 25 – 26, 28 – 33 cazul Gravesend Bay Insurance 32 din Chicago 274 din timpul revărsării fluviului Mississippi 157 masacrul de la școala din Bath 63 – 64 Parmenter și Berardelli 187 – 188, 197 – 199 și Prohibiția 118

Crissinger, Daniel R. 133

Criterion, teatru, New York 220

Cronaca Sovversiva 232

Croydon, aerodrom, Londra 75, 212, 215

Crucea Roșie 29, 49, 117, 157, 189

Cuba 94, 292

Cumberland 42

Cummings, E.E. 264

Cunard 99, 145

Curtea Supremă 61 – 62, 190, 197 – 198, 230, 236, 243, 248

Curtea Supremă a statului Massachusetts 197

Curtin, Lawrence 15

Curtiss, aeroport, Long Island 33, 55, 66, 286, 294

Curzon, lordul 222

Custer State Park 123

D

D’Andrea, Anthony 271

Dahlinger, Ray 172

Daily Mirror 27, 216

Dakota de Sud 75, 116, 123, 139, 199 – 200, 203, 273

Daly din 63rd Street, teatrul lui, New York 62

Damiano, Catherine 151

dans 53 – 54, 74

Darrow, Clarence 31

Daugherty, Harry M. 138  
 Davenport, Charles B. 245 – 247  
 Davis, Bette 267  
 Davis, Cupa 68, 70  
 Davis, Noel 17, 56  
 Davison, Henry 142  
 Dawes, Charles 219  
 Dawson, Coningsby 259  
 Dawson, James P. 279  
 Dayton, Ohio 124  
 Dear Sir (piesă de teatru) 266  
 Dearborn Independent 164, 166  
 Deauville 129  
 De Cicco, James 151  
 Declarația de Independență 179, 203  
 declin moral, temerile privind 53 – 54  
 Deeping, Warwick 259  
 De Forest, Lee 222 – 223  
 de la Roche, Mazo 259  
 Delmonico's, New York 120  
 Dempsey, Edna 180  
 Dempsey, Jack 175, 280  
 Îl învinge pe Jess Willard 175 – 176 meciul cu Carpentier 177 – 178, 255 – 256 meciul cu Firpo 178, 278 – 279 meciul împotriva lui Sharkey 180, 182 – 183 personalitatea 177 prima parte a vieții 176 revanșa cu Tunney 183, 275, 277 – 280 se lasă de box 178 – 179, și Clara Bow 22 lși moartea fratelui său 180 Tunney îl învinge 179 viața sa mai târziu 282  
 Dempsey, Johnny 179 – 180  
 Denby, Edwin 138  
 Denison, Iowa 99  
 Denver, Colorado 237  
 De Putti, Lya 226  
 Demburg, Bernhard, dr. 117  
 De Rochemont, Richard, Eating în America 115  
 Des Moines, Iowa 296 – 297  
 Des Moines Register 296  
 Detroit 160, 171 – 172, 214 – 215  
 aerodromul 36 – 37 baseballul 235, 239 căile ferate 237 crimele 274 imigranții 192 Ku Klux Klan 243 ninsoarea oprește un meci de baseball 60 Panica Roșie 192 turneul lui Lindbergh prin America 204, 239 – 240 zgârie-norii 108  
 Detroit Tigers 60, 94, 156, 238, 277  
 Deutsch, Bernard S. 249  
 Devery, William S. 88  
 Diavolul din brânză (film) 264  
 Dickey, Bill 299  
 Dietrich, Marlene 226  
 DiMaggio, Joe 69  
 Dingle, peninsula, Irlanda 71  
 Dinner at Eight (piesă de teatru) 267

Dinnerstein, Leonard 194  
 dirijabile 53, 74, 105, 125  
 Disney, Walt 74  
 divorț 54  
 Dixie Highway 52  
 Dixon, Dolores 95  
 Doheny, Edward L. 137  
 Dolan, A. 252  
 Dole, James D. 212  
 Dole Pacific Race 212 – 213  
 Don Juan (film) 97  
 Doran, James M. 119  
 Doran, Mildred 213  
 Dorena, Missouri 42  
 Dorgan, Tad 87  
 Dos Passos, John 198  
 Doubleday 263  
 Douglas DC-3 291  
 Douglas și Clydesdale, marchizul de 277  
 Doumergue, Gaston 74  
 Dracula (piesă de teatru) 264, 303  
 Dreher, Thomas E., dr. 157  
 Dreiser, Theodore 234  
 O tragedie americană 264  
 Dreyfuss, Barney 87  
 Drouhin, Maurice 212  
 Duff, Donald 65  
 Duncan, Isadora 72  
 Viața mea 264  
 DuPont, familia 104  
 Durant, Will 31  
 Durst, Cedric 238  
 Dykes, Jimmy 283 – 284  
 Dyott, George Miller 281  
 E  
 Earp, Wyatt 44  
 East Milton, Massachusetts 230  
 Ebbets, aerodrom, Brooklyn 87  
 Ebbets, Charles Hercules 87  
 economie cinematografele 217, 219, 225 – 226 crahul Wall Streetului 141, 287, 302 – 303  
 etalonul aur 147 – 148 manipularea prețurilor acțiunilor 145 – 146 Marea Bulă Speculativă (1928)  
 148 Marea Depresiune 149, 171, 207, 305 plata în rate 146 – 147 problemele Germaniei 144 – 145  
 succesele americane 52, 137, 145 – 147  
 Ederle, Gertrude (Trudie) 109 – 110  
 Edison, Thomas 168, 172  
 Edison Illuminating Company 160  
 Edward, prinț de Wales 181  
 Eig, Jonathan, Luckiest Man 276

Einstein, Albert 254, 275  
 electrocutare 177, 197, 227  
 El Fay, club, New York 120 – 121  
 Eliot, T.S. 259, 264  
 Elizabeth Ann Guild 139  
 Ellington, Duke 120  
 Elliott, Robert G. 227, 229 – 231, 295, 301  
 Agent of Death 231  
 Ellis Island, New York 247  
 Elwood, Walter 65  
 Empire State Building, New York 108 n. \*, 164  
 epidemia de gripă spaniolă (1918) 89  
 Erwin, William 213  
 etalonul aur 147 – 148  
 Etretat, Franța 21, 297  
 eugenie 244 – 250, 261, 263, 294, 306  
 Evening Graphic 27, 56  
 Everest, muntele 277  
 Everest, Wesley 189  
 evrei antisemitism 142, 243, 245 – 246 antisemitismul lui Henry Ford 159, 165 – 166, 180  
 antisemitismul lui Lindbergh 241, 29 bloodidge nu îl felicită pe Levine 10 lân domeniul editorial 263  
 – 264 Kristallnacht 295 Schacht și 144  
 Expoziția de la Paris (1900) 252  
 Expoziția Mondială de la New York (1939) 258  
 F  
 fabrici, liniile de asamblare 162, 164  
 fabrici de bere 88 – 89, 117, 275  
 Fairbanks, Douglas 179, 220, 235, 277  
 Falaise, Long Island 158  
 Fall, Albert 134, 137 – 138  
 Farnsworth, Philo 254 – 255, 257 – 258  
 Farrell, Frank J. 88  
 fascism 18 – 19, 60  
 Faulkner, William 259  
 Plata soldatului 264 Țânțarii 262  
 Fawcett, Percy 170, 280 – 281  
 Fayetteville, Carolina de Nord 81  
 Federal Reserve Board 133, 147 – 149  
 Felsch, Happy 269  
 femei, temerile privind decăderea morală 53 – 54  
 Fenway Park, Boston 85, 156, 239  
 Fierber, Edna 265, 267  
 Show Boat 265  
 Fields, W.C. 136, 243, 267  
 filme 52  
 „Cazul ferestrei-ghilotină” 25 cinematografele 217, 219, 224, 305 câștigurile actorilor 23  
 seconomia 217, 219F. Scott Fitzgerald și 262 filmele mute 219, 224 – 226 filmele sonore 97, 222 –

226, 267, 285, 303, 305 filmul lui Babe Ruth 97, 112, 235 înfățișarea femeilor în 54 în timpul Marii Depresiuni 305 jurnalele de știri 93, 97, 123, 218 și zborul lui Lindbergh 74  
     filme mute 220, 224 – 225, 305  
     filme vorbite 222 – 226, 267, 305  
     Firpo, Luis Ángel 178, 278 – 279, 303  
     First, studio 97  
     Fiscul 47, 61  
     Fisher, Carl 174  
     Fisher, Irving 246  
     Fitzgerald, F. Scott 23, 158, 259 – 260, 262 – 263  
     Marele Gatsby 158, 263 My Lost City 145  
     Fitzgerald, Zelda 158  
     fizicultopatie 27  
     Flack, Max 85  
     flapper 54  
     Fletcher, Henry P. 18  
     Florida 137, 174, 229, 234, 237, 285, 304 – 305  
     Foch, Ferdinand, mareșal 302  
     Fokker, Anthony 16, 57, 66 – 67, 124  
     Fokker, biplan 209, 213  
     Fonck, René 14 – 16, 19 – 20, 55, 66, 126  
     Fondul Daniel Guggenheim pentru Promovarea Aeronauticii 158  
     Fondul Roxy 297  
     Forbes, Charles 134, 138  
     Ford Motor Company 161 – 164, 172, 217, 300  
     Ford, Edsel 164, 171, 204, 301  
     Ford, Henry 204, 214, 271, 275  
         antisemitismul 159, 165 – 166, 180 automobilul Model A 172 – 173, 204, 285, 300 automobilul Model T 160 – 162, 164, 171 – 173, 287 avioanele 29 ignoranța 159 – 160 interesul față de soia 164, 171 – 17 zâși umilește fiul 17 lmoartea 30 lprima parte a vieții 160 – 16 lprocesul de calomnie împotriva cotidianului Chicago Tribune 159 – 160, 160 n. \*, 268 procesul de calomnie Shapiro 165 – 166 proiectul Fordiandia 168 – 172, 288, 30 lși Dearborn Independent 164 – 166 Viața și opera mea 161 n. \*, 172  
         Fordiandia, proiect, Brazilia 168 – 172, 288, 301  
     Forster, E.M. 263  
     Fox, companie de filme 219 n. \*, 305  
     Fox Movietone 97  
     France (pachebot) 21  
     Frankfurter, Felix 198  
     Franklin, Harold E., Motion Picture Theater Management 218  
     Franklin, Leo, rabin 165  
     Franța aviația 10, 12, 19 – 22, 36 bomba trimisă lui Herrick 197 întâlnirea din Long Island 144 – 145 nepopularitatea Americii în 70, 76, 23 locupă Ruhrul 144 și execuțiile lui Sacco și Vanzetti 23 lși Prohibiția 119 zborul lui Lindbergh 67 – 68, 70 – 72, 97 – 98, 286 – 287 zborul transatlantic al lui Byrd 127 – 128, 141 – 142, 180  
     Frazee, Harrison Herbert 89, 110, 112, 165  
     frământări în domeniul industriei 189  
     Freeman, Milton H. 62



Freud, Sigmund 263  
 Frick, familia 141  
 Fuller, Alvan T. 199, 230, 303  
 Fulton, teatru, New York 264  
 Fundația Rockefeller 157  
 Funny Face (piesă de teatru) 265  
 furtuni 41 – 42, 50 – 51, 56  
 G  
 G.P. Putnam's Sons 158, 263  
 Gable, Clark 32, 267  
 Gade, Mille 110  
 Galbraith, John Kenneth 160  
 Gale, Zona 259  
 Galeriile Lafayette, Paris 11  
 Galleani, Luigi 232  
 Gallico, Paul 93, 177, 278  
 Gandhi, Mahatma 275  
 Gândit, Chick 269  
 gangsterii din Chicago 53, 60 – 61, 270 – 275  
 Garbo, Greta 226  
 Gardner, Larry 81  
 Garfield, James 160  
 Gehrig, Lou 85, 88, 277, 283  
 deplasările 238  
 homerun-urile 112, 154, 156, 238 – 239, 276, 284  
 prietenia cu Ruth 156  
 prima parte a vieții 155 – 156  
 viața sa mai târziu 299 – 300  
 General Electric 252, 256  
 General Motors (GM) 164, 173, 217, 300  
 Geneva 231  
 George al V-lea, regele Angliei 75, 272  
 Germania  
 actorii 226  
 aviația 3  
 bihamberlin zboară în 100 – 10  
 hiperinflația 144  
 îl decorează pe Henry Ford 166  
 întâlnirea din Long Island 144  
 Kristallnacht 295  
 Lindbergh și 166, 295 – 297  
 naziștii 144 – 145, 165, 226, 249, 295 – 296, 3  
 obplata despăgubirilor 145  
 Primul Război Mondial 10 – 11, 16, 46, 116 – 117  
 protestele împotriva execuțiilor lui Sacco și Vanzetti 23  
 lscufundarea Lusitaniei 268  
 sentimentele antigermane din America 117  
 și Fordul Model T 172  
 Gershwin, George și Ira 265  
 Gibbs, Wolcott 26  
 Gibson, Sam 277  
 Gide, André 263  
 Gilbert, John 222  
 Gilbert, Robert E. 47  
 Gilliatt, Penelope 221  
 Gimbel Brothers 190 – 191  
 Glyn, Elinor, It 222  
 Goddard, Paulette 267  
 Gold Coast, cale ferată 237  
 Golden Gate, pod, San Francisco 302  
 Goldstein, Benny 32  
 Goldstein, Robert 189

Goodhue, Lemira Barrett 131  
Gordon, Waxey 235  
Göring, Hermann 295  
Grand Central Station, New York 96, 104, 237  
Grand Rapids, Michigan 240  
Grandin, Greg 164  
Grange, Red 228  
Grant, Cary 267  
Grant, Madison 245  
Passing of the Great Race 245 – 246  
Grant, Robert 199  
Gravesend Bay Insurance, cazul din 32  
Gray, Judd 26, 28 – 33, 43, 62 – 63, 195, 208, 251, 301  
Graybar Building, New York 108  
Grădina Botanică Regală, Kew 167  
Great Atlantic Air Derby 13 – 22  
Greb, Harry 278  
Grecia antică 246  
Greeley, Horace 144  
Green, Fitzhugh 107  
Green, Ned, colonel 119  
Greenly, insulă 293  
Greer, USS 296  
Gresham, Walter O. 268  
greve 136, 145, 189, 195, 275  
Grey, Zane 259 – 260, 262  
Secta profiturilor 260  
Griffith Stadium, Washington, DC 84, 94  
Griffith, Clark 283  
Griffith, D.W. 31  
Grimes, Burleigh 85, 92  
Grove, Lefty 282  
Guardian Bank of Cleveland 206  
Guggenheim, familia 158  
Guinan, Texas 120 – 121  
guvernul intervenționist 157  
Guyana Olandeză 214  
H  
Haas, Robert 86  
Hadden, Briton 26  
Hall, Donald 39 – 40  
Hall, Mordaunt 223  
Halliburton, Richard 54  
Hamburg 231  
Hamill, John, The Strange Career of Mr Hoover under Two Flags 46  
Hamilton, Cosmo 259  
Hamilton, Leslie 215  
Hammerstein, Oscar, al II-lea 266, 305

Hammond & Field 135  
Hampton Roads, bază navală, Virginia 17, 105  
Hamsun, Knut 259  
Hanoi 215  
Harding, Warren G. 43, 47, 61, 68, 116, 139, 192, 200  
aventura cu Nan Britton 138 – 139 devine președinte 105, 133 incompetența ca președinte 133 – 134, 147 moartea 47, 105, 133 – 134, 136 obiceiurile de prost gust 133, 238 scandalul Teapot Dome 134, 137 – 138 speculații la bursă 145 și Coolidge 134, 136 și Ku Klux Klan 244  
Harding, Warren G., doamna 134  
Harding, William L. 117  
Hardwick, Thomas R. 189  
Harlem 120  
Harper & Brothers 260, 263  
Harris, Bucky 282  
Hart, William S. 273  
Hartford, Connecticut 193  
Harvard University 198 – 199, 232, 244, 246 – 247, 249  
Harwood, Herbert H., Jr. 206  
Hatmaker, Consuelo 20, 110  
Hauptmann, Bruno 28 – 29, 100 n. \*, 295  
Havana 231  
Havenstein, Rudolf 144  
Hawaii 212 – 213  
Hearst, familia 141  
Hearst, William Randolph 27, 215 – 216, 272  
Hecht, Ben 31  
Heeney, Tom 280  
Hegenberger, Albert F., locotenent 213  
Heilmann, Harry 91  
Hemingway, Ernest 259, 262  
Bărbați fără femei 262 – 263 Fiesta 262 În timpul nostru 264  
Hendry, William 230 – 231  
Herald and Examiner 272  
Herald Tribune 32  
Hermann, Sport 272  
Heron, Samuel 40  
Herrick, Agnes 72  
Herrick, Myron 114  
bomba trimisă lui 197 – 198 ca ambasador la Paris 68 eforturile de asistență în timpul Primului Război Mondial 45 moartea 302 – 303 și Prohibiția 116 și sosirea lui Lindbergh în Franța 68, 70, 72, 75 și zborurile transatlantice 22, 56  
Herrick, Parmely 72  
Hesshaimer, Brigitte 297  
Hesshaimer, Marietta 297  
Hickox, Wilson B. 114  
hidrodromuri 208  
Hill, Frank Ernest 160  
Hill, James DeWitt 216

Hinchliffe, Walter, căpitan 212  
 Hindeburg (dirijabil) 53  
 Hitler, Adolf 100, 144, 165 – 166, 295  
 Mein Kampf 165  
 Hodgson, Claire Merritt 235  
 Holland, Clifford M. 62  
 Holland, tunel, New York 62 – 63, 185  
 Holland America 209  
 Hollywood 32, 74, 165, 179, 217, 219 – 222, 224 – 226, 235, 262, 264, 267, 271, 305  
 vezi și filme  
 Holmes, Oliver Wendell, Jr. 248 – 249  
 Hondurasul Britanic 167  
 Hong Kong 215  
 Hooper, Harry 95, 234, 300  
 Hoover, baraj 301  
 Hoover, Herbert 133, 139, 143, 179, 275  
 ambițiile politice 45 – 47, 256, 285 ca președinte 301 – 302 ca șef al Administrației Americane  
 de întrajutorare 45 – 46 despre bursă 52 inundațiile de pe Mississippi 43, 48 – 50, 107, 156 – 157,  
 256 în Primul Război Mondial 44 – 45 moartea 302 opoziția față de publicitatea la radio 256  
 personalitatea 43 – 45 prima parte a vieții 43 – 44 rasismul 246 și cauciucul 168 și decizia lui  
 Coolidge de a nu mai candida 20 lși inventarea televiziunii 47 – 48, 251 – 253 și întoarcerea acasă a  
 lui Lindbergh 107, 158 și Marea Bulă Speculativă 48  
 Hoover, J. Edgar 191 – 192  
 Hoover, Lou Henry 44  
 Hopkins, Paul 282 – 283  
 Hopper, DeWolf 223  
 hotdogi 87, 95 – 96, 276, 285  
 Houghton Mifflin 263  
 Howard, Leslie 158, 267  
 Howard, Tom 301  
 Hoyt, Waite 93 – 95, 152 – 153, 238, 300  
 Hudlin, Willis 91  
 Hudson, J.L. 108  
 Huggins, Miller 95 – 96, 152, 236, 238, 302 – 303  
 Hughes, Charles Evans 133  
 Hunnefield, Bill 269  
 Hunt, Marshall 81, 94 – 95  
 Hunter, Francis T. 68, 70, 72  
 Huston, Tillinghast L'Hommedieu 88 – 89  
 Hutchinson, C.C. 240  
 Huyck, Emory 64  
 Hyman, Louis, Debtor Nation 146  
 I  
 Idaho 42  
 Île-de-France (pachebot) 209  
 Illinois 42 – 43, 50, 77, 204, 206, 211, 268, 270 – 272, 274, 282  
 Illustrated Daily News 27  
 Imigranți 191 – 192, 245, 247, 271

Imperator (pachebot) 145  
 Imperial Airways 212  
 Imperiul Roman 246  
 Incendiu, Hotelul Sherry-Netherland 9  
 Indiana 122, 163, 244  
 Indianapolis 235, 244  
 Industria cărții 263 – 264  
 Industrial Workers of the World (IWW, Wobblies) 189, 268  
 Infraționalitate la Chicago 60 – 61, 270 – 275 pedeapsa capitală 228 – 230 Prohibiția și 118 și  
 turneul lui Lindbergh prin America 240 televiziunea și 252 vezi și crime  
 Institutul de Eugenie (ERO) 246 – 247, 250  
 Institutul Rockefeller 247, 293, 306  
 Institutul Smithsonian, Washington, DC 291  
 International Harvester 270  
 Inundații 42 – 43, 48 – 50, 108, 157, 166, 256  
 Iowa 43 – 44, 52, 117  
 Irlanda 70 – 71, 117, 127, 293  
 Istanbul 36, 215  
 It (film) 222  
 Italia 10 – 11, 17 – 19, 211, 304  
 Italieni, imigranți 18, 154, 192, 194 – 195, 195 n. \*, 245 – 246  
 Izolaționism 70  
 Î  
 Închisoarea Sing Sing, New York City 62 – 63, 301  
 Înot 109 – 110, 182, 285  
 Întâlnirea din Long Island 144 – 145, 147, 180  
 J  
 Jackson, Andrew 268  
 Jackson, Joe „cel Descult” 83, 269  
 Jannings, Emil 224, 226  
 Japonia 10, 215  
 jazz 54, 165  
 Jeffers, Robinson 264  
 Jefferson, Thomas 203  
 Jefferson Highway 52  
 Jenkins, Charles Francis 252  
 Jennings, Herbert Spencer 249  
 Jocurile Olimpice, Berlin (1936) 295  
 Johnson, J. Thad, locotenent 158  
 Johnson, Jack 175  
 Johnson, Walter 83, 85, 92, 283 – 284  
 Johnston, Alva 124  
 Johnston, Archibald 171  
 Johnston, Bill 69  
 Jolson, Al 121, 177, 224 – 225, 277, 285  
 Jones, Bobby 275  
 Jones, Harry 209  
 Jordan, David Starr 247

Joyce, James 259, 264  
Judge, Joe 152  
Jung, Carl 142  
jurnale de știri 93, 97, 123  
Juster, Vincent, dr. 25  
K  
Kafka, Franz 263  
Kahn, Albert 165, 172  
Kahn, Otto 141  
Kahn, Roger 176, 221  
A Flame of Pure Fire 280  
Kansas 42, 50, 52, 237  
Kansas City 210, 237, 240  
Katy a făcut (piesă de teatru) 65  
Kaufman, George S. 243, 265, 267  
Keaton, Buster 225, 235  
Keeler, Ruby 121  
Kehoe, Andrew 63 – 64  
Kellogg, Frank B. 48, 137, 179  
Kellogg's 117  
Kelly Naufragiu 102 – 103  
Kennedy, Joseph P. 146, 196  
Kern, Jérôme 265 – 266, 305  
Kew, Grădina Botanică Regală de la Londra 167  
Keyserling, Hermann 259  
Klamath 42  
KLM 36  
Knickerbocker, Hotelul, New York 121  
Knopf 263 – 264  
Knopf, Alfred A. 263  
Knudsen, William 263 – 264  
Kobler, John 195 n".  
Koenig, Mark 155, 277, 283  
Kristallnacht (1938) 295  
Ku Klux Klan 203, 243 – 244, 272  
Kyūshū, Japonia 215  
L  
Laboratoarele Bell, New York 251 – 253  
Labrador 293  
Lacătele (spectacol de revistă) 121  
Lacoste, René 70  
Ladies' Home Journal 54, 146  
Lahr, John 265 – 266  
Lake Erie & Western, cale ferată 206  
Lake Shore Bank 271  
Lake Shore Limited, cale ferată 237  
Lambert, aerodrom, St. Louis 37, 51  
Lambert, Albert B., maior 37 – 38

Lamont, Thomas 142  
 Landis, Kenesaw Mountain 190, 268 – 270, 275, 306  
 Lardner, John 303  
 Lardner, Ring 106  
 Lasky, Bessie 220  
 Lasky, Jesse 220  
 Lauder, Polly 303  
 Laughlin, Harry H. 247 – 249, 261  
 Lawrence, D.H. 263  
 Lawrence, Ernest 255  
 Lazzeri, Tony 153 – 154, 284  
 Leblanc, Maurice 252  
 Le Boeuf, Ada B. 157  
 Le Bourget, aerodrom, Paris 60  
 Levine și 180, 212 Lindbergh aterizează la 71 – 72, 74 – 75, 287 Nungesser și Coli decolează de pe 19, 21 – 22, 67 zborul transatlantic al lui Byrd 128  
 Lee, Sammy 266  
 Lefkowitz, Joe 32  
 Legea comerțului aerian (1926) 37  
 Legea Dillingham privind limitarea imigrației (1921) 247  
 Legea privind controlul riscului de inundații (1928) 157  
 Legea privind originile naționale (1924) 247  
 Legea seditiunii (1918) 189  
 Legea Spionajului (1917) 188  
 Legea Volstead (1919) 89, 118, 120  
 Legendre, căpitan 130  
 Le Havre 21, 128  
 Leipzig 36, 231  
 Lescop, Marianne 129  
 Le Touquet 181  
 Levasseur, Pierre 20 – 21  
 Leviathan (pachebot) 145, 181 – 182, 209  
 Levine, Charles A. 17, 180 – 181, 211 – 212, 215  
 Ignorat de Coolidge 10 lăncearcă să-i vândă Columbia lui Lindbergh 38 personalitatea 57  
 pregătirile pentru zborul transatlantic 57 – 59, 212 propune zboruri comerciale transatlantice 208  
 realizează zborul transatlantic 98 – 10 lși aerodromul Le Bourget 180, 212 viața sa mai târziu 298 – 299 zboară la Croydon 212, 215  
 Lewis, Sinclair 26, 34, 262  
 Elmer Gantry 26, 262  
 Liceul Tehnologic Cass, Detroit 67  
 Lieb, Fred 94, 276  
 Liga Americană (baseball) 81 nu. \*, \*\*, 83, 89, 91, 152, 154, 269, 277, 284 – 285  
 Liga Antialcool 116 – 117, 204 – 205  
 Liga Cărților Curate 54  
 Liga Federală (baseball) 81 n. \*, 89, 258  
 Liga Internațională (baseball) 80  
 Liga Națională (baseball) 81 nu. \* și \*\*, 89, 269  
 Liga Națiunilor 231, 272

Liga Patriotică 272  
 Lincoln Highway 52, 99  
 Lincoln, Abraham 203, 211  
 Lincoln, Nebraska 37  
 Lindbergh, Anne Morrow 37, 147, 292 – 293, 295 – 296  
 Lindbergh, August 34  
 Lindbergh, Charles 22, 25, 33, 206, 220, 262, 273, 275  
 antisemitismul 241, 245, 247, 296 autobiografia 56, 158 ca personalitate publică 107 căsătoria 292 – 294 copilul răpit 28 – 29, 100 n. \*, 294 costurile zborurilor 56 familiile secrete 297 importanța zborului său 285 – 286, 291 – 292 zân al Doilea Război Mondial 296 – 297 în Germania 295 – 296 întoarcerea acasă 104 – 113, 123 – 124, 279, 281 – 282 zânvață să piloteze 37 – 38 medaliile și premiile 73 – 74, 107, 112, 123, 166, 295 mediul familial 34 – 37 misiunea de salvare a lui Bennett 293 moartea 297 neajunsurile celebrității 111, 183, 209 – 210, 285 – 286, 294 – 295 nepopularitatea 296 – 297 Noi 35, 107, 158, 18 lpe Memphis 100 – 101 lpompa de perfuzie 294 prima parte a vieții 33 – 35, 27 lradioascultătorii 279 reacțiile la zborul său 73 – 76 și eugenia 245, 247 și întoarcerea acasă a lui Byrd 182 și zborul peste Atlantic al lui Chamberlin 100 – 101 ltraversarea Atlanticului 33, 38 – 41, 50 – 51, 54 – 57, 59, 66 – 68, 70 – 72, 97 – 98 turneul prin America 157 – 158, 183 – 184, 199, 204, 209 – 211, 215, 239 – 240, 285 – 286 turneul prin Europa 75 – 76 vizita de prietenie în Mexic 292 – 293 vizita în Canada 158, 220  
 Lindbergh, Charles August (C.A.) 34 – 35, 147  
 Lindbergh, Evangeline Lodge 35, 56 – 57, 68, 73, 104 – 105, 110  
 Lindbergh Aeronautics Corporation 111  
 linii de asamblare 162, 164  
 L'Intransigent (ziar) 21  
 Lippmann, Walter 137  
 Lisabona 98, 198  
 Lisenbee, Horace „Hod” 282  
 Literary Digest 93  
 Literary Guild 26  
 Little Falls, Minnesota 35, 99, 240, 297  
 Little Rock, Arkansas 48, 274  
 Liveright, Horace 263 – 264  
 Lloyd, Harold 235, 277  
 Loesch, Frank J. 245  
 Logan, Dorothy Cochrane, dr. 285  
 L'Oiseau Blanc (avion) 20 – 21  
 Lolordo, Patsy 271 – 272  
 London, Jack 44  
 Londra 12 – 13, 36, 44 – 45, 75, 108, 143, 145, 208, 212, 215 – 216, 231, 253 – 254, 264, 270, 285  
 Long Beach, New Jersey 150  
 Long Island 9, 17, 22, 25, 30 – 31, 33, 37, 54 – 55, 57, 62, 66 – 67, 71, 86, 109 – 110, 141, 158, 181, 246, 286 – 287  
 Longworth, Alice Roosevelt 134, 190  
 Loos, Anita, Bărbații preferă blondele 264  
 Lorre, Peter 226  
 Los Angeles 105, 108, 179, 202, 217 – 218, 222, 225, 274, 286, 291 – 292, 303  
 Los Angeles, USS (dirijabil) 21



Los Angeles Examiner 261  
 Louisiana 49 – 50, 94, 157, 285  
 Lowell, Abbott Lawrence 199, 232, 246  
 Löwenstein-Wertheim, prințesa 215  
 L.Q. White Shoe, companie 194  
 Lubin, Herbert 218  
 Lubitsch, Ernst 220  
 Luce, Henry 26, 271  
 Lucky (piesă de teatru) 266  
 Lucrurile incredibile ale lui Ripley 74  
 Ludwig, Emil, Napoleon 264  
 Lugoși, Bela 264  
 Lusitania (pachebot) 117, 265, 268  
 Lynd, Robert și Helen 163  
 Middletown 163  
 M  
 MacDonald, Carlyle 158  
 Macfadden, Bernarr 27 – 28, 182  
 Mackay, Clarence H. 110  
 MacMurray, Fred 32  
 Macom (iaht) 182  
 Madden, Owney 120  
 Madeiros, Celestino 197, 199, 229 – 230  
 Madison, Maury 266  
 Madison, Wisconsin 240  
 mafioți din Chicago 60 – 61, 271 – 275  
 Mahoney, B.F. 39, 101  
 Maine 22, 142, 150, 209, 215, 230, 237, 258, 294  
 Maitland, Lester J., locotenent 213  
 Majestic (pachebot) 145  
 Malaysia, plantații de arbori-de-cauciuc 167  
 Maloney, Jim 68, 180  
 Mamele din America 47  
 Manaus 167  
 Manhattan, Hotelul, New York 121  
 Manitoba, lac 181  
 Manley, Dorothy 65  
 Mann, Thomas 263  
 Mansfeld, Germania 100  
 Månsson, Ola 34  
 Manton, Martin Thomas 61 – 62  
 Manville, sir Edward 253  
 March, Fredric 267  
 Marconi, filiala americană 25  
 Marea Britanie al Doilea Război Mondial 296 aviația 10-llbărbatul arestat pentru insultarea 189  
 impozit mare pe cauciuc 168 întâlnirea din Long Island 145 protestele împotriva executării lui Sacco  
 și Vanzetti 23 vizitele lui Lindbergh 75 – 76  
 Marea Bulă Speculativă (1928) 148

Marea Depresiune 141, 149, 171, 200, 207, 256, 305  
marea migrație 157  
marile inundații (1927) 42 – 43, 48 – 50, 60, 108 – 109, 157  
marina militară a Statelor Unite 12, 49, 213  
Maris, Roger 285  
Markey, Morris 160  
Marsilia 21, 198  
Marte (planetă) 261  
Martin, Jack 85  
Martin du Gard, Roger, Familia Thibault 264  
Martinelli, Giovanni 223  
Marx, frații 88  
Mary Celeste (navă) 31  
Masa Rotundă de la Algonquin 198, 265  
Massachusetts 67, 135, 230  
Masters, Edgar Lee 264  
mașini anvelope de cauciuc 168 congestionarea traficului 62 – 63 deținerea unei mașini 52, 163  
– 164 Fordul Model A 172 – 173, 204, 285, 300 Fordul Model T 160 – 162, 164, 171 – 173, 287  
Mathewson, Christy 83  
Mato Grosso 280  
Maugham, Somerset 277 – 278  
Mauretania (pachebot) 99 – 100, 144  
Maxtone-Graham, John, The Only Way to Cross 208  
Maxwell Motor Company 164  
Mayflower (iahtul prezidențial) 105  
Mays, Carl 86  
McAvoy, May 285  
McCarthy, Joe 299  
McCormick, Cyrus 270  
McCormick, Robert Rutherford 27, 270 – 271, 271 n. \*, 275  
McGeeham, W.O. 106  
McGraw, John 88, 93, 236  
McKim, W. Duncan, Heredity and Human Progress 245  
McMullin, Fred 269  
McNamee, Graham 105 – 107, 235, 279  
McPherson, Aimée Semple 31  
McReynolds, James C. 243  
Medcalf, James, locotenent 216  
medicină 293 – 294  
Medill School of Journalism, Northwestern University 275  
Mellon, Andrew 47, 141, 149, 163  
Meltzer, Allan H. 147  
Melville, Louisiana 49  
Memphis, Tennessee 48, 60, 237, 274  
Memphis, USS (crucișător) 75 – 76, 100 – 101, 105, 107  
Mencken, H.L. 178, 217  
Metropolitan Life Insurance Company 32, 53  
Meusel, Bob 95, 154, 238, 284

Mexic 65, 105, 159, 176, 292, 298, 303  
MGM 217  
Miami 174, 274  
Miami Herald 174  
Michigan 63, 158, 160, 163, 168 – 170, 204, 213, 220, 237, 268, 287  
Michigan, lac 182, 189, 204  
Mickey Mouse 74  
Midnight Limited, cale ferată 238  
Millay, Edna St. Vincent 198  
Miller, Arthur 151  
Miller, Thomas W., colonel 138  
Mills, Ogden Livingston 141, 158  
Minchin, Frederick, locotenent-colonel 215  
Ministerul Agriculturii 49  
Ministerul Comerțului 37, 158, 168  
Ministerul de Justiție 191, 298  
Ministerul de Război 107  
minivacanța de 4 iulie 150 – 152, 156  
Minneapolis 74, 148, 240  
Minneapolis Tribune 240  
Minnesota 26, 73  
Missouri 27, 42, 50, 240, 249  
Missouri Pacific, companie 207  
Mistinguett 19  
MIT 199  
Mix, Tom 182, 235  
mâncare, mese în trenuri 237 – 238  
Molokai, Hawaii 213  
Montana 42  
Montana (cargobot) 296  
Montville, Leigh 235  
Monumentul lui Washington 107  
Moore, Fred 199, 230, 232  
Moore, Wilcy 152 – 153, 238, 276  
Morelli, bandă 197  
Moreau, Emile 144  
Morgan City, Louisiana 157  
Morgan, familia 141  
Morgan, J.P. 190, 196  
Morgan, J.P. & Co. 104, 142, 147, 159, 195 – 196  
Morgan, Thomas Hunt 249  
Morrow, Dwight 27, 37, 104 – 105, 142, 196  
ambasador în Mexic 105, 292 averea 104 îl invită pe Lindbergh în Mexic 292 – 293 Lindbergh  
se însoară cu fiica lui 37, 104, 147 susține zborul lui Byrd 55 n. și Calvin Coolidge 105, 135 viața sa  
mai târziu 303 zăpăceala 104  
Mounds Landing, Mississippi 42  
Mouneyres, Hervé 22  
Mulligan, Edward 59

Mumford, Lewis 198 Zilele de aur 264

Muncie, Indiana 163

Muni, Paul 267

Muntele Rushmore 202, 229, 285, 287, 306

Murray, George, The Legacy of Al Capone 274

Murtha, James 62 – 63

Mussolini, Benito 18 – 19, 211, 275

Muzeul de Istorie Naturală 31, 246

Muzeul Național Smithsonian al Aerului și Spațiului, Washington, DC 40, 291

muzică

Harlem 120 jazz 54, 165 musicaluri 65, 264 – 267, 305 și zborul lui Lindbergh 74

N

Nagorski, Andrew, Hitlerland 295

Nantucket 209

Napoleon I, împărat 130

Nation 136

National Broadcasting Company (NBC) 105, 256, 279

National Geographic 127

National Geographic Society 55 n.\*\*

naziști 141, 144, 165 – 166, 226, 249, 295, 297, 306

Nebraska 37, 47, 50, 117, 202

Negri, Pola 226

Neimeyer, Bernard 276 – 277

Neosho 42

Nevada 44, 52, 54, 150

Nevins, Allan 160

New Deal 302

New Jersey 150, 181

New Lebanon, Ohio 106

New Mexico 159 n. \*, 176

New Orleans 18, 43, 48 – 50, 274

New York American 178

New York City aerodromurile 16, 37 baseballul 84, 87 – 88, 235 – 236 bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice 115, 118 – 120 bombele 189 – 191, 229 căile ferate 237 – 238 cinematografele 218 – 219 congestionarea traficului 62 – 63, 108 crimele 31 – 32, 274 dezvoltarea 108 – 109 eugenia 246 imigranții 191 – 192 incendiul de la Hotelul Sherry-Netherland 9 în calitate de centru industrial 108 întoarcerea acasă a lui Byrd 18 zânțoarcerea acasă a lui Lindbergh 109 – 113 minivacanța de 4 iulie 150 – 151 Panica Roșie 192 paradele 109 – 110 populația 108 – 109 Prohibiția 53, 115, 118 – 120 radioul 105 – 10 bteatrul 265 – 267 tunelul Holland 62 – 63, 285 valurile de caniculă 150 – 151, 180 – 182, 285 zgârie-norii 108 n. \*, 108 – 109 ziarele 26 – 27

New York Daily Mirror 27

New York Daily News 81, 94, 104, 177, 270, 301

New York Evening Telegram 94

New York Evening World 73

New York Giants 84, 88

New York Life Insurance Company 302

New York Telegram 115

New York Times 9, 50, 98, 125, 281

despre Babe Ruth 238 despre cazul Buck contra Bell 249 despre cazul Snyder-Gray 25, 28, 62, 30 l despre călătoria lui Lindbergh pe Memphis 98 despre Coolidge apropo de Hoover 48 despre distrugerea avionului lui Pinedo 19 despre elicoptere 53 despre imigranții italieni 195 despre inventarea televiziunii 251, 253 – 254 despre întoarcerea acasă a lui Lindbergh 100, 110 – 1 l despre masacrul de la Bath 63 – 64 despre meciul Dempsey-Tunney 279 despre recordul de duranță al lui Chamberlin și Acosta 10 despre turneul lui Lindbergh prin America 183 despre Warren G. Harding 133 despre zborul lui Chamberlin 98 – 99, 101, 18 l despre zborul lui Lindbergh 25, 55, 64, 68, 73 despre zborul lui Nungesser și Coli 19 despre zborul transatlantic al lui Byrd 127 – 129 tirajul 27

New York World 122, 152

New York Yankees

Babe Ruth vândut echipei 89, 110 deplasările 235 – 236, 238 – 239 înfrângerea echipei Washington Senators 15 l jucătorii 151 – 156 Lindbergh și 112 Miller Huggins și 238 – 239 mortalitatea în timpul meciurilor 86 numerele jucătorilor 85 popularitatea 239 problemele create de vreme 50, 60 problemele financiare 88 – 89 rapiditatea meciurilor 84 Ruppert și 88, 174, 235 transmisiunile radio 106 Vidmer despre 238 – 239 Yankee Stadium 93 vezi și Gehrig, Lou; Ruth, Babe

New York, Chicago & St. Louis Railroad 237

New York, New Haven & Hartford Railroad 150, 187

New York, stat 32, 115, 141 – 142, 175, 179, 227, 287

New Yorker 26, 28

bigotismul 243 cronicile de film 22 l despre Al Capone 278 despre Babe Ruth 93 – 94 despre cazul Snyder-Gray 3 l despre cinematografele din New York 218 – 219 despre Coolidge 140, 200 despre crimele lui Parmenter și Berardelli 188 despre Dwight Morrow 104 despre Henry Ford 159 – 160 despre Prohibiție 119 despre Teatrul Ziegfeld 65 profilul lui Gene Tunney 303 recenzia la The President's Daughter 139 recenzile literare 222, 262

Newark, New Jersey 102 – 103

Newfoundland 12 – 13, 22, 60, 68, 71, 76, 98, 119, 216

Newport, Rhode Island 99

Newtonville, Massachusetts 191

Nickel Plate Railroad 206

Nilsson, Anna Q. 97

Nipkow, Paul 252 – 253

Nobel, premiile 262, 264, 293

Nobile, Umberto 125

Norman, Montagu, șir 141 – 145, 306

Normandia 181, 297

Norshore, cinematograf, Chicago 218

North American Review 73

North Manchester, Indiana 244

Northampton, Massachusetts 135, 292, 302

Notre Dame University, South Bend 244

Noua Anglie 42, 192, 199, 201, 227, 285

Noua Scoție 22, 67, 71, 80

Noville, George 16, 125, 127 – 129, 180, 298

Nungesser, Charles, căpitan 110, 178, 297

căsătoria 20 dat dispărut 21 – 22, 41, 56, 105 încercarea de a traversa Atlanticul în zbor 19 – 21, 4 l monumentul închinat lui 297 rănilor de război 19, 26

Nungesser, madam 180, 297

Nürnberg, procesele de la 144, 306  
Nushawg, fermă de păsări 106  
Nutt, Clarence 59  
O  
Oahu, Hawaii 213  
Oakland, California 212 – 213  
Oberholtzer, Madge 244  
Oceanul Arctic 125  
Ohio 116  
Ohio State University 126  
Oklahoma 153, 243, 285  
Okrent, Daniel 304  
Old Glory (avion) 215  
Old Orchard Beach, Maine 209, 215  
O'Neill, Eugene 66, 264  
Toți copiii lui Dumnezeu 266  
orașe 52, 107 – 108  
„Orașul de titan”, expoziție, New York 53  
Orciani, Riccardo 193  
Oregon 42 – 43, 210, 243  
organizații care militau împotriva distribuirii alcoolului: vezi Prohibiția  
Orlean, Susan 224  
Orteig, Premiul 14, 16, 19, 53, 60, 99, 112 – 113, 127, 306  
Orteig, Raymond 13, 99, 112 – 113, 121, 286, 306  
Osborn, Henry Fairfield 246  
Oscar, premii 221, 224, 226  
Oshkosh, Wisconsin 54  
otrăvire cu stricnină 114 – 115  
otrăvuri în alcool 114 – 115, 122  
Ottawa 158, 180, 220  
Ouachita 42  
Exholm, Einar 170 – 171  
P  
pacheboturi 145, 208 – 209  
vezi și pacheboturile individuale  
Pacific, Oceanul 22, 41, 212, 215  
Pacino, Al 192  
Packard 199  
Palatul Buckingham, Londra 75  
Palm Beach, Florida 137, 174  
Palma, Joseph 166  
Palmer, A. Mitchell 190 – 192, 196, 232  
Palmisano, Anthony 193  
Pan Am 194  
Panamá, Canalul 35, 292  
Panica Roșie 188 – 192  
Papua – Noua Guinee 167  
Pará 167

parade 109 – 110, 112  
 Paraguay 231  
 Paramount 220, 226, 305  
 Paramount, cinematograful, New York 219  
 Parcul Național Yellowstone 232  
 Paris 108, 180, 211  
 călătoriile cu avionul 36 filmul a cărui acțiune se petrece la 217 încercările avionului de a ateriza  
 pe acoperișul unui magazin universal 11 – 12 meciurile de box 177 – 178 Primul Război Mondial  
 117 protestele împotriva execuțiilor lui Sacco și Vanzetti 23 Izborul lui Lindbergh 68, 70 – 72, 74 –  
 76, 97 zborul lui Nungesser și Coli 19 – 2 Izborul transatlantic al lui Byrd 128 – 130, 141 – 142  
 Paris-Press 21  
 Parker, Dorothy 139, 198, 222, 259, 262  
 Destulă frânghie 264  
 Parmenter, Frederick 187 – 188, 228  
 Partidul Democrat 88, 146, 191 – 192  
 Partidul Republican  
 Coolidge și 105 Herbert Hoover și 46 îl denunță pe Lindbergh 296 și Ku Klux Klan 244 și  
 Warren G. Harding 105, 133  
 Pasărea albă (avion) 20 – 22  
 Paschal, Ben 238  
 Paterson, New Jersey 191  
 Patterson, Cissy 104  
 Patterson, Joseph Medill 27  
 Pauly, Thomas H. 260  
 Payette 42  
 Payne, Philip A. 216  
 paza de coastă 49, 61  
 Pearl Harbor 297  
 pedeapsa capitală 159  
 Pelzer, Lewis 197  
 Pennock, Herb 152 – 153, 238  
 Pennsylvania 17, 28, 179, 191, 260, 286  
 Pennsylvania Railroad 150 – 151, 236  
 Pere Marquette, cale ferată 206  
 Perkins, Maxwell 263  
 Perski, Konstantin 252  
 persoane cu dizabilități eugenie 247 – 250, 293 la Ford Motor Company 163  
 persoane de culoare box 175 la Ford Motor Company 163 jucătorii de baseball 3 obmarea  
 migrație 157 rasismul 194, 243 revoltele 189 Show Boat 266  
 pescuit 115  
 Peterkin, Julia 259  
 Petit, Louis 22  
 Philadelphia  
 Banca Rezervelor Federale 148 baseballul 83 – 84, 86 – 87, 112, 235 bombe 191, 229  
 Expoziția Sescvicentenară (1926) 179, 246 muncitorii 108  
 Philadelphia Athletics 83, 90, 92, 152, 276  
 Philadelphia Phillies 86  
 Philco 257

Phinney, Floyd M. 215  
 piese de teatru 32, 44, 65 – 66, 224, 256, 264 – 266  
 Pinedo, Francesco de 17 – 20, 51, 60 – 61, 64, 97 – 98, 304 – 305  
 Pipgras, George 152  
 Pipp, Edwin 163, 165  
 Pipp, Wally 156  
 pistoale-mitralieră Thompson 274  
 Pittsburgh 86, 108, 191, 257, 271, 277  
 Pittsburgh Pirates 87, 285  
 Pius al XI-lea, papă 244  
 Plane Crazy (film de animație) 74  
 planete, viața pe 261 n”.  
 Platon 246  
 plăți în rate 146  
 ploi 42 – 43, 60  
 Plymouth, Massachusetts 193 – 194  
 Plymouth Notch, Vermont 134  
 Polo Grounds, New York 84, 87 – 88, 93, 106, 177 – 178  
 Polonia 100  
 Polul Nord, survolarea de către Byrd 15, 40, 125 – 126, 298  
 Polul Sud 298  
 Ponzi, Charles 228 – 229, 304  
 Poplar Bluff, Missouri 50  
 Porter, Katherine Anne 198, 228, 232  
 Portland, Maine 209 – 210  
 Portland, Oregon 210  
 Poșta 73  
 poștă par avion 36, 38  
 Pound, Ezra 259, 264  
 Praga 36  
 Pride of Detroit (aeroplan) 215  
 Primul Război Mondial 53, 177, 202, 238, 268  
 Aripă 220 bombe 10, 116 eforturile de asistență ale lui Hoover în Belgia în timpul 45 – 46  
 împrumuturile acordate de America Europei 70 problemele cauzate de 189 și aviația 10, 220 și  
 baseballul 89 și Prohibiția 116 – 117  
 Princeton University 247  
 Prohibiția 53, 89, 114, 270 – 271  
 agenții 115, 115 n. \*, 118 – 119, 273 alcoolul denaturat 114 – 115, 122 al 18-lea Amendament  
 118 bodegile unde se vindea ilegal alcool 115, 118 – 120 contrabanda cu alcool 118 – 119 efectele  
 53, 114 – 116 infracționalitatea și 118 – 119 în Chicago 274 – 275 în Fordiandia 169, 17 lacunele  
 legii 119 – 120 Legea Volstead 89, 118 localurile închise 120 – 122, 272 sentimentele antigermane și  
 116 – 117 sfârșitul 205, 303 – 304 Wayne Bidwell Wheeler și 115 – 116, 118, 122, 204 – 205  
 Puppe, Julius, dr. 101  
 Putnam, Lisa 202  
 Q  
 quakeri 43, 153, 190, 283  
 Queens Village, Long Island 25, 29 – 30  
 Queensberry, marchiza de 29



## R

- radio 47 – 48, 93, 256
- dezvoltarea 105 – 106 bătoarcerea acasă a lui Lindbergh 105 – 106, 256 meciul Dempsey-Tunney 255 reclamele 256 Sarnoff și 255 – 256 transmisiunile sportive 93 – 94
- Radio City Music Hall 305
- Radio Corporation of America (RCA) 146, 255 – 258
- Rains, Claude 267
- Randolph, Charlie 39
- Rangoon 215
- Raphaelson, Samuel 224, 285
- The Day of Atonement 224
- Rapid City, liceul din, Dakota de Sud 123, 200, 281
- Rascoe, Burton 259
- rasism 175, 194 – 195, 243 – 247
- Raskob, John Jacob 146
- ratele dobânzilor și Marea Bulă Speculativă 148
- Rathbone, Basil 267
- Ratlam, maharajah 182
- Războiul Burilor 143
- Războiul Civil din Spania 298
- Războiul de Independență 159
- Reach, A.J. 92
- Reader's Digest 26
- reclame la radio 256
- Redfern, Paul 213 – 214
- Reed, Donna 99
- Reed, John 268
- Reichsbank 141, 144
- Reid, Wallace 179
- Reilly, Edward 29
- Reimers, David M. 194
- religia și Prohibiția 119
- Renașterea 246
- Reno, Nevada 150
- Republic Finance Company (RFC) 146
- restaurante, Prohibiția 120
- revărsarea fluviului Mississippi 43, 48, 107, 157, 287
- reviste 26 – 27, 93, 256
- Revoluția rusă (1917) 14, 192
- Rex Calul Minune 222
- rezervele de aur 52, 145
- Rhode Island 67, 99
- Rice, Alexander Hamilton 170
- Rice, Grantland 177 – 178
- Rice, Sam 282 – 283
- Rice and Hutchins 187, 197
- Richmond, Virginia, News Leader 249
- Rickard, Tex 175, 177 – 178

Rin Tin Tin 224  
 Rinehart, Mary Roberts 31  
 Rio de Janeiro 198, 213, 280  
 Rio Rita (musical) 65, 110 – 111, 266  
 Ripley, Robert 74  
 Risberg, Swede 269  
 Rist, Charles 141, 144  
 Ritter, Lawrence 95  
 RKO 305  
 Robinson, Doane 202 – 203  
 Robinson, Edward G. 267  
 Robinson, Jackie 306  
 Robinson, William, dr. 245  
 Roche, Arthur Somers 259  
 Rockaways 150  
 Rockefeller, John D. 55 n. \*\*, 146, 190, 229  
 Rockefeller, Percy 146  
 Rockettes 305  
 Rodgers, John, comandor 22  
 Rodgers, Richard 305  
 Rodin, Auguste 202  
 Rogers, Buddy 220 – 221  
 Rogers, Will 48, 201  
 Roma 215, 246  
 Roosevelt, aerodrom, Long Island 9, 21, 25  
 accidentul lui Fonck 14 – 15 Byrd controlează închirierea 15 – 16 filmările la 19 închiderea 287  
 Lindbergh decolează de pe 66 – 67 zborurile transatlantice care au avut ca punct de plecare 55, 60, 97  
 – 98  
 Roosevelt, Franklin Delano 182, 190, 296 – 297, 302  
 Roosevelt, Hotelul, New York 114  
 Roosevelt, lacul, Arizona 18  
 Roosevelt, Quentin 55 n”.  
 Roosevelt, Theodore 35, 55 n. \*, 203  
 Roosevelt, Theodore, Jr. 136  
 Root, Waverly, Eating în America 115  
 Ross, E.A. 195  
 Ross, Harold 243  
 Ross, Samuel L. 106  
 Roth, Braggo 83  
 Rothafel, Samuel Lionel (Roxy) 218 – 219, 305  
 Rothstein, Arnold 158, 234 – 235  
 Rouge River 166, 171  
 Round Lake 64  
 Roxy, teatru, New York 97, 111, 218, 297, 305  
 Ruddiman, Edsel 164  
 Ruether, Dutch 152  
 Ruhr 144  
 Ruj (film) 262

Runyon, Damon 28, 176, 178, 278  
 Ruppert, fabrica de bere 88 – 89, 306  
 Ruppert, Jacob construiește Yankee Stadium 93 meciurile de box 180, 183 moartea 3 obprima parte a vieții 88 – 89 proiectul imobiliar din Florida 174, 234 sponsorizează zborul lui Byrd 298 și Babe Ruth 89, 94, 234 – 235, 300 și Lou Gehrig 155 și New York Yankees 88 – 89, 235, 238  
 Ruppert Beach, Florida 174  
 Rushmore, Charles 202 – 203  
 Rushmore, Muntele 202 – 204, 229, 285, 287, 306  
 Russell, Bertrand, Educația și viața bună 264  
 Russell, Francis 198, 228, 232  
 Ruth, George Herman (Babe) 50, 178, 194, 236  
 acuzat că ar fi lovit un infirm 276 – 277 ajunge la Baltimore Orioles 80 – 8 larestat pentru pescuit ilegal 64, 69, 77 autobiografia 79 – 80, 85 – 86 aventura cu Claire Merritt Hodgson 235 Babe Comes Home 97, 112, 235 cantonamentul din Florida 174 celebritatea 93 – 95 câștigurile 234 – 235 depășirile 235 – 236, 238 – 239 încăierările 84, 234 joacă cu Boston Red Sox 81, 88 joacă la New York Yankees 89, 91, 93, 96, 156 meciul de 4 iulie 151 – 152 moartea 300 neajunsurile celebrității 238 personalitatea 80 – 81, 93 – 95 prietenia cu Gehrig 156 prima parte a vieții 79 – 8 lproblemele de sănătate 95 – 96 realizările 80 – 83, 81 n. \*\*, 91 – 93, 154 – 156, 238 – 239, 276 – 277, 282 – 285, 587 și întoarcerea acasă a lui Lindbergh 112 viața sa mai târziu 299 – 300  
 Ruth, George Herman Sr. 79  
 Ruth, Helen Woodford 82  
 Ruth, Katherine 79  
 Ryan Airlines 101  
 S  
 Sacco, Nicola 30, 154, 184, 228, 287, 303  
 arestat pentru crimă 192 – 195 atacurile cu bombă de după proces 195 – 196, 198, 229 – 230, 30 lcererea de grație 204, 230 Comisia Lowell 199 condamnarea la moarte 197, 199, 246 execuția 229 – 232 Fuller studiază cazul 199 prima parte a vieții și caracterul 192 – 193 procesul 196 – 197 protestele împotriva sentinței 198 – 199, 23 lvinovăția 232 – 233  
 Sacco, Rose 230  
 Sacramento, California 225, 230  
 Sagaland (cargobot) 209  
 Saint Roman, Pierre de 22  
 Saint-Pierre și Miquelon 119  
 Salisbury, Wiltshire 215  
 San Antonio, Texas 18, 220  
 San Francisco 37, 52, 108, 119, 133, 148, 254, 257  
 San Jacinto 42  
 Sands, Nellie 20  
 Sands Point, Long Island 158  
 Singer, Margaret 246  
 Santa Monica, California 217  
 Santarém 167  
 Șapiro, Aaron 165 – 166  
 Saratoga, lacul, New York 180  
 Sarnoff, David 146, 255 – 258, 277  
 Sarnoff, Lizette 146  
 Sartre, Jean-Paul 263

Saturday Evening Post 45  
Sauk Centre, Minnesota 34, 262  
Saunders, John Monk 220, 305  
Săptămâna Națională a Educației 137  
scandalul Teapot Dome 134, 137 – 138  
Scenic Limited, tren 236 – 237  
Schacht, Hjalmar 141, 144  
Schildkraut, Joseph 226  
Schlee, Edward F. 214 – 215  
Schlesinger, Arthur M., Jr. 47, 136  
Schwartz, Bernard 62  
Science and Invention 53  
Scientific American 36, 218, 252, 261 n”.  
Scribner’s 263 – 264  
scriitori 259 – 264  
Scudder, Townsend 31 – 32  
Seaton, Devon 215  
Seattle 54  
Selfridge, aerodrom, Michigan 158, 220  
Selfridges, magazin universal, Londra 253  
Serviciul Public de Sănătate 49  
Seybold, Socks 83  
Shaker Heights, Ohio 206  
Shanghai 215  
Sharkey, Jack 68, 180, 182 – 183, 280  
Shaw, George Bernard 178, 223, 275, 303  
Shawkey, Bob 152  
Sheehy, Pete 284  
Sheldrick, Lawrence 172  
Sherry-Netherland, Hotelul, New York 9  
Shibe, Ben 92  
Shippy, George 272  
Shocker, Urban 152 – 153  
Shore, Ernie 81  
Show Boat (musical) 265 – 267, 305  
Shubert, frați 121  
Shubert, teatru, New Haven 264  
Sikorski, Igor 14 – 15, 257  
Silver Slipper, club, New York 120  
Sinclair, Harry 137  
Sinclair, Upton 198, 232  
Sinclair Oil 138  
Singapore, plantațiile de arbori-de-cauciuc 167  
sioux, indieni 201  
Sioux City, Iowa 299  
Sir John Carling (aeroplan) 216  
Skinner, Clarence, profesor 142  
Sky Raiders (film) 19

Stater & Morrill, fabrică de încălțăminte 187 – 188  
 Slempe, C. Bascom 136  
 Sloan, Alfred, Jr. 164  
 Smart Set (revistă) 26  
 Smelser, Marshall 85, 91  
 Smith, Al 141  
 Smith, Bessie 120  
 Smith, Ernest 213  
 Smith, J. Emil, primar 211  
 Smith, Jess 138  
 Smith, Red 94  
 Snake, râu 42, 254  
 Snow, Mary 206  
 Snyder, Albert 25 – 32, 117  
 Snyder, Ruth aventura cu Gray 30 – 31 cinefilia 54 execuția 30 lprocesul 28 – 33, 43 transferată  
 la Sing Sing 62 – 63 uciderea soțului ei 25 – 26, 29 – 30  
 Societate Americană de Eugenie 245 – 246  
 Societatea Americană pentru Promovarea Aviației 55  
 Socrate 246  
 soia, interesul lui Henry Ford față de 164, 171 – 172  
 Sørensen, Charles E. 162, 173  
 South Braintree, Massachusetts 187 – 188, 193, 196 – 197  
 South Orange, New Jersey 151  
 Southard, E.E. 246  
 Sparkes, C.S., pastor 262  
 Spencer, Alex M., dr. 40, 291 – 292  
 Spirit of St. Louis (aeroplan) 33, 111  
 aterizează pe Le Bourget 71 – 72, 74, 287 Henry Ford zboară cu 204 la Institutul Smithsonian 29  
 lproiectarea și construcția 39 – 40 turneul prin America 157 – 158, 210, 286 zborul transatlantic 67,  
 71, 208 zborurile de încercare 54, 291  
 Spitalul Walter Reed, Washington, DC 107, 200, 219  
 Spitsbergen 125 – 126  
 Splaine, Mary 197  
 Sports Illustrated 91, 282  
 Springfield, Illinois 211  
 St. Francis (râu) 42  
 St. Francis, Hotelul, Newark 102  
 St. Louis 38  
 aerodromul 37 baseballul 84, 96, 138, 235, 239, 276 căile ferate 236 – 238 Lindbergh și 38, 41,  
 50 – 51, 124, 211, 240 revărsarea fluviului Mississippi 42 sentimentele antigermane din 117  
 St. Louis Browns 50, 84, 87, 112, 138  
 St. Louis Cardinals 86, 236  
 St. Paul, Minnesota 219, 240  
 St. Petersburg, Florida 174, 237  
 St. Vincent, spital, New York 96, 302  
 Stade français, Saint-Cloud 68, 70  
 Stage Door (piesă de teatru) 267  
 Standard Oil 31

Stanford University 44, 247 – 248  
Stanwyck, Barbara 32, 121  
Starling, E.W., colonel 135  
Staten Island 37, 150, 181  
Statuia Libertății, New York 21  
statul în par 102 – 103  
Steamboat Bill Jr. (film) 225  
Stein, Gertrude 259  
Stephenson, David C. 244  
sterilizarea obligatorie 245, 247 – 250  
Stevens, Harry 87  
Stewart, Jimmy 297  
Stewart, Michael E., șeful poliției 188, 192  
Stigmatul (piesă de teatru) 65  
Stinson Detroiter, avion 213 – 214  
Stâncoși, Munții 51  
Stoddard, Henry L. 137  
Stoddard, Lothrop, Reconceperea Americii 263  
Stone, Harlan Fiske 230  
Stone Mountain, Georgia 203  
Story, A.M. Somerville 165  
Straniul interludiu (piesă de teatru) 66  
Straton, John Roach, pastor 31, 122, 177  
Stratton, Samuel 199  
Stratton-Porter, Gene 259  
Stribling, T.S. 259  
Strong, Benjamin 141 – 142, 147 – 149, 158, 302, 306  
Stumpf, George 55, 66, 240  
suburbii 206  
Suedia 34, 75, 240  
Sullivan, Manley 61 – 62  
Sumatra, plantațiile de arbori-de-cauciuc 167  
Sunday, Billy 31, 262  
Sunny (piesă de teatru) 266  
Suwanee River Special 237  
Swanson, Gloria 277  
Sydney, Australia 231  
Ș  
Școala Industrială de Băieți St. Mary, Baltimore 79, 224  
T  
tabloide 27 – 28, 93  
Taft, William Howard 230, 236, 249  
Tampa, Golful, Florida 174  
Tannehill, Lee 85  
Tapajós, râu 167 – 169  
Tarzan 182, 260 – 261  
taxe și impozite evaziunea fiscală 61, 304 Prohibiția și 115, 275  
Taylor, Estelle 179

teatru 65, 69 – 70, 264 – 267  
Teatrul Chinezesc al lui Grauman, Los Angeles 218  
Teatrul Național, Washington 266  
telefoane 52, 74  
televiziune 47 – 48, 252 – 255, 257 – 258, 287  
tenis 68 – 70, 303  
Tennessee, râu 42  
terorism: vezi bombe teste IQ 248  
Teterboro, New Jersey 209  
Texas 50  
Thalberg, Irving 217  
That Smith Boy (piesă de teatru) 69  
Thayer, Webster, judecător 194, 196 – 199, 229, 232, 303  
The Day 100  
The International Jew 165 – 166  
The It Girl 221 – 222  
The Lights of New York (film) 226  
The Royal Family (piesă de teatru) 267  
The Times 231  
The Woman Who Needed Killing (film) 32  
Thomason, John 18  
Thompson, John Taliaferro, general 274 – 275, 304, 306  
Thompson, William Hale, „Big Bill” 271 – 272  
Thurston (iluzionist) 31  
Tiffany, familia 246  
Tilden, Bill 68 – 70, 72, 303  
Tilden, Herbert Marmaduke 68  
Tilden, Samuel 68  
Time 18, 22, 26, 102, 127, 142, 180, 202, 231, 271, 274, 294  
Times Square, New York 53  
Titanic (pachebot) 31, 102, 255  
Tivoli, cinematograf, Chicago 218  
Toledo, Ohio 175, 177  
Tolman, Justin 254, 258  
tornade 50 – 51, 60, 282  
Torrio, Johnny 273  
Toscanini, Arturo 234  
Tracy, Spencer 267  
Transcontinental Air Transport 294  
transport rutier 52  
Treadwell, Sophie, Machinal 32  
trenuri 236 – 238, 277  
Tresca, Carlo 232  
Trezoreria 49, 115, 119, 141, 145  
True Story 28  
Tully, Terrence, căpitan 216  
Tunney, Gene 277 – 278, 287

Îl învinge pe Carpentier 177 al învinge pe Dempsey 179 revanșa cu Dempsey 183, 275, 277 –  
 280 viața sa mai târziu 303  
 Tunney, John 303  
 Turkey Ridge, Ohio 206  
 Tutankhamon, faraon 218  
 TWA 294, 297  
 Twentieth Century, studio de film 305  
 Twentieth Century Limited, tren 237, 277  
 Twitchell, Eleanor 299  
 U  
 Umpqua 42  
 Union Pacific, companie 237  
 Union Terminal, Cleveland 108, 205 – 207  
 United Daughters of the Confederacy 202 – 203  
 United Press International 281  
 Uniunea Muncitorilor Ruși 192  
 Uniunea Sovietică, rata divorțurilor 54  
 Universal, studio de film 226, 305  
 Universitatea din Heidelberg 249  
 University of Chicago 104, 247  
 University of Wisconsin 35, 195, 271  
 uragane 174 – 175  
 Urban, Joseph 266  
 US Open, turneu de tenis 70  
 Utah 54  
 V  
 Valbuena, aerodrom, Mexic 292  
 Valdinoci, Carlo 191, 196, 232  
 Valentino, Rudolph 28, 222  
 valuri de caniculă 133, 150, 180 – 182  
 Vanderbilt, familia 141  
 Van Loon, Hendrik Willem 113  
 Van Sweringen, Oris și Mantis 205 – 207, 237  
 Vanzetti, Bartolomeo 30, 154, 184, 228, 287, 303  
 arestat pentru crimă 192 – 195 atacurile cu bombă de după proces 195 – 196, 198, 229 – 230, 30  
 lăcerarea de grație 204, 230 Comisia Lowell 199 condamnarea la moarte 197, 199, 246 execuția 229  
 – 232 Fuller studiază cazul 199 prima parte a vieții și caracterul 192 – 193 procesele 194, 196 – 197  
 protestele împotriva sentinței 198 – 199, 23 lvinovăția 232 – 233  
 Variety (revistă) 226  
 Vaterland (pachebot) 145  
 Védrines, Jules 12  
 Veendam (pachebot) 209  
 Veidt, Conrad 226  
 Venus (planetă) 261 n”.  
 Verdigris 42  
 Vermont 134 – 135, 189  
 Versailles, Franța 218  
 Versur-Mer, Franța 128 – 129, 141, 213, 298



Vickers Vimy, aeroplane 12 – 13  
 Vicksburg, Mississippi 49  
 Vidmer, Richards 77, 133, 238 – 239  
 Villa, Pancho 159 n”.  
 Villard, Oswald Garrison 136  
 vin, Prohibiție 119 – 120  
 Virginia 250  
 Virginia de Vest 42, 176, 191, 206  
 vitafon 223  
 Volstead, Andrew J. 118  
 Vraja (piesă de teatru) 65  
 vreme furtunile 41 – 42, 50 – 51, 56 ploile 42 – 43, 60 tornadele 50 – 51, 60, 282 uraganele 174  
 – 175 valurile de caniculă 50, 133, 150, 180 – 182  
 W  
 Walker, Jimmy, primar al New York-ului 60, 265, 298  
 Incendiul de la Sherry-Netherland 9 îl critică pe Babe Ruth 95 legalizează boxul 177 meciul  
 Dempsey-Sharkey 182 și execuțiile lui Sacco și Vanzetti 23 lși Fondul Roxy 297 și întoarcerea acasă  
 a lui Lindbergh 109 – 110 și Prohibiția 53  
 Wall Street boomul pieței financiare 52, 137, 145 – 146 crahul Wall Streetului (1929) 141, 215,  
 257, 302 – 303 Marea Bulă Speculativă (1928) 148 și președinția lui Coolidge 137  
 Wallace, Dana 31  
 Wallace, Henry C. 133  
 Waller, Fats 120  
 Wanamaker, Rodman 15 – 16, 21, 53, 55, 70, 109, 125, 255  
 Ward, Hugh 89  
 Warner, Jack 224  
 Warner Brothers, studio de film 219, 223 – 224, 226  
 Washington, DC 35 – 36, 107, 190 – 191  
 baseballul 84, 235 bombele 190 – 19 lntoarcerea acasă a lui Lindbergh 105, 212 tornada 60  
 Washington, George 15  
 Washington, stat 189  
 Washington Senators 83, 85, 136, 151 – 152, 282 – 283  
 Washington Square Bookshop, New York 263  
 Waters, William, căpitan 20  
 WEAf, post de radio 106  
 Weaver, Buck 269  
 Weiss, Pierre, maior 14  
 Weissmüller, Johnny 182  
 Wellington, ducele de 94  
 Wellman, William 220 – 221, 305  
 Wera, Julie 152, 236  
 West, Mae 31  
 Western Electric 223  
 Western Union 28, 74, 200  
 Westinghouse 12, 162, 256 – 257  
 Weyant, Helen W. 306  
 WGN, post de radio 271  
 Wheeler, Harry 72

Wheeler, Wayne B. 115 – 116, 118, 122, 204 – 205  
 wheelerism 116  
 whisky, uzul medicinal 119  
 White, Elise 209 – 210  
 White Star Line 145  
 Whitney, familia 141  
 WHN, post de radio 106  
 Wickham, Henry 167, 169  
 Widener, Eleanor 170  
 Wilder, Billy 32  
 Wilder, Thornton, Puntea Sfântului Ludovic 262  
 Wilhelm al II-lea, kaizer 117, 268  
 Williamette 42  
 Willard, Jess 175 – 178  
 Willebrandt, Mabel Walker 61, 243, 304  
 William Burns, agenție 137  
 Williams, Bert 243  
 Williams, Lefty 269  
 Willkie, Wendell 296  
 Wilson, Edmund 31  
 Wilson, Woodrow 45, 89, 117, 159 n. \*, 202  
 Wimbledon, turneu de tenis 69, 303  
 Winslow, Thyra Samter 259  
 Winterville, Mississippi 43  
 Wodehouse, P.G. 158  
 Woodford, Helen 82  
 Woods, Doc 94  
 Woolf, Virginia 259  
 Woolworth Building, New York 38, 108 n”.  
 Wooster, Stanton H. 17, 56  
 World, ziar 228  
 Wray, Fay 305  
 Wright, Harold Bell 259  
 A Son of His Father 259 The Wining of Barbara Worth 259  
 Wright, Orville 124  
 Wright Corporation 55, 58, 65  
 Wynn, Ed 158  
 Wyoming 50, 134, 232, 281  
 Y  
 Yale University 104, 247  
 Yankee Stadium, New York 85, 94, 151, 153, 236, 277, 282 – 283  
 fotografii din avion 99 întoarcerea acasă a lui Lindbergh 112 – 113 meciurile de box 68, 177,  
 180, 182 – 183, 278, 280 recordurile privind numărul de spectatori 87 Ruppert construiește 93  
 Young, Joe 175  
 Young, Stark 259  
 Youngstown, Ohio 191, 232  
 Z  
 Z, orașul pierdut 170, 280

Zachary, Tom 112, 283 – 284  
zgârie-nori 53, 66, 108, 159, 269  
ziare în timpul Marii Depresiuni 256 – 257 scorurile la baseball 82 și Al Capone 275 tabloidele  
26 – 28, 93 vezi și titlurile individuale  
Ziegfeld, Florenz 158, 234, 277  
Ziegfeld, teatru, New York 65, 110, 266  
Zukor, Adolph 32, 221  
Zürich 198  
Zvorâkin, Vladimir 257 – 258  
— Numărul paginilor se referă la ediția tipărită a cărții și la ediția digitală în format PDF.

# Cuprins

Prolog

Mai. Puștiul

Capitolul 1 Capitolul 2 Capitolul 3 Capitolul 4 Capitolul 5 Capitolul blapitolul 7

Iunie. Babe

Capitolul 8 Capitolul 9 Capitolul 10 Capitolul 11 Capitolul 12 Capitolul 13

Iulie. Președintele

Capitolul 14 Capitolul 15 Capitolul 1 blapitolul 17 Capitolul 18 Capitolul 19

August. Anarhiștii

Capitolul 20 Capitolul 21 Capitolul 22 Capitolul 23 Capitolul 24 Capitolul 25

Septembrie. Sfârșitul verii

Capitolul 2 blapitolul 27 Capitolul 28 Capitolul 29 Capitolul 30

Epilog

Bibliografie

Note despre surse și lecturi suplimentare

Mulțumiri

Index

## Observații

[ ← 1 ]

Acel Vickers Vimy se află expus la Muzeul Științei din Londra, dar nu prea îl bagă nimeni în seamă. Abia la 35 de ani după zborul lui Alcock și Brown a fost ridicat un monument în cinstea lor, la aeroportul Heathrow. Când am citit descrierea clasică a călătoriei făcută de Graham Wallace, *The Flight of Alcock & Brown*, 14-15 June 1919, de la Biblioteca din Londra, am fost prima persoană care împrumuta cartea după 17 ani.

[ ← 2 ]

Aerodromul era botezat după Quentin Roosevelt, fiul lui Theodore Roosevelt, care murise într-o luptă aeriană în Primul Război Mondial. Lindbergh îl cunoscuse, cel puțin tangențial. Învățaseră amândoi în aceeași perioadă la Sidwell Friends School din Washington, deși Roosevelt era cu cinci ani mai mare.

[ ← 3 ]

În afară de Wanamaker, Byrd era susținut și de John D. Rockefeller, de National Geographic Society și, în mod interesant, de Dwight Morrow, viitorul socru al lui Charles Lindbergh.

[ ← 4 ]

În anii '20 numărul persoanelor distribuite în spectacole putea fi enorm. O producție a lui Max Reinhardt din 1924, Miracolul, avea în distribuție 700 de artiști.



[ ← 5 ]

Cu un an înainte ca Ruth să devină jucător profesionist, un grup de oameni de afaceri au format o nouă ligă rivală numită Liga Federală și i-au momit pe unii dintre cei mai importanți jucători din Liga Americană și din Liga Națională să treacă la ei, oferindu-le salarii mai bune. În cele din urmă Liga Federală a eșuat, dar pentru un timp a subminat serios atmosfera călduță a ligii întâi de baseball.

[ ← 6 ]

O scurtă explicație pentru cei care nu au habar de baseballul american: la nivelul cel mai înalt există două ligi, Liga Americană și Liga Națională. Împreună acestea sînt numite liga întîi. Aici își dorea să ajungă orice jucător de baseball serios, însă majoritatea debutau la echipe mai puțin importante din liga a doua, rămînînd acolo pînă ce deveneau suficient de buni ca să avanseze către nivelul superior. Cazul lui Babe Ruth, care a trecut chiar în sezonul lui de debut de la echipa Baltimore Orioles din liga a doua la Red Sox din Boston, în liga întîi, era ceva cu totul ieșit din comun, reflectînd talentul lui nemaipomenit.

[ ← 7 ]

Prezența oficială la bătaie este un concept important în baseball, deși nu foarte bine înțeles. În principiu, este evidența numărului de ocazii în care un jucător ajunge la serviciu într-o anumită perioadă. Media înscrierilor realizate de un jucător înseamnă numărul de ocazii în care a fost la bătaie împărțit la numărul ocaziilor în care a ajuns cu bine la bază după ce a lovit mingea. Media înscrierilor este exprimată ca miimi de procent. O medie a înscrierilor de 0,333 înseamnă că un jucător aflat la bătaie a ajuns la bază după ce a lovit mingea într-o treime din cazurile în care a fost la bătaie. O medie a înscrierilor de 0,300 este considerată bună, iar una de 0,350 sau mai mare este senzațională. Cazurile în care jucătorii au încheiat un sezon cu o medie de 0,400 sau mai mare pot fi numărate pe degete.

[ ← 8 ]

Printr-o coincidență, puțin mai încolo de Kamenz, orașelul natal al lui Bruno Hauptmann, care l-a răpit pe copilul lui Lindbergh în 1932.

[ ← 9 ]

Woolworth Building din New York, înaltă de 241,4 metri, construită în 1913, încă era cea mai înaltă din lume. Chrysler Building și Empire State Building, care aveau să depășească amîndouă Woolworth, au fost construite abia în 1930, respectiv 1931.

[ ← 10]

Numărul acestora a mai crescut puțin după aceea, dar nu a depășit niciodată 2.300.

[ ← 11 ]

De fapt, această mantra, așa cum a redat-o Coué în cartea lui, era: „Cu fiecare zi care trece, mă simt din ce în ce mai bine, din toate punctele de vedere” [ed.rom.: Autocontrolul prin sugestie conștientă. Despre sugestie și aplicațiile acesteia, traducere de Cristian Hanu, ediție îngrijită de Cătălin Parfene, Editura Adevăr Divin, Brașov, 2010, p. 28]. Clienții lui Coué din America s-au autosugestionat să rețină varianta mai la obiect.

[ ← 12 ]

Un *doubleheader* înseamnă două meciuri consecutive jucate în aceeași zi (de obicei din cauză că o partidă programată anterior a fost amînată din cauza vremii nefavorabile).



[ ← 13 ]

Contextul cazului era mai complicat. În 1916, revoluționarul mexican Pancho Villa a condus un raid în New Mexico în timpul căruia au fost uciși 17 americani. Asta i-a întors pe americani împotriva Mexicului și l-a făcut pe președintele Woodrow Wilson să trimită la graniță trupe ale Gărzii Naționale. Se spunea că Henry Ford ar fi declarat că nu le va plăti salariile angajaților lui care erau chemați la arme și trimiși în New Mexico, fapt pentru care Tribune l-a criticat, ceea ce a avut ca rezultat acuzația de calomnie. De fapt, se pare că Ford nu a făcut niciodată afirmația care a dus la defăimarea sa.

[ ← 14 ]

Înainte de Fordul Model T s-au produs alte opt modele: A, B, C, F, N, R, S și K, în această ordine. Dacă o fi fost vreo logică în această secvență, Ford nu a dezvăluit-o în memoriile sale, Viața și opera mea.

[ ← 15 ]

Prin 1910, când s-a întors în Anglia, Wickham a descoperit că devenise erou național. Asociația Britanică a Cultivatorilor de Arbori-de-Cauciuc i-a acordat o rentă viageră, iar regele l-a făcut cavaler.

[ ← 16 ]

În realitate – și mă grăbesc cât pot să spun asta – italienii nu erau niște nelegiuiți. În 1910, italienii reprezentau 11% din populația de imigranți, dar numai 7% dintre persoanele de origine străină din închisori erau italieni. După cum menționează John Kobler, din punctul de vedere al numărului de deținuți la 100 000 de locuitori, italienii erau pe locul al 12-lea din 14 naționalități.

[ ← 17 ]

Un lucru relativ ignorat era că Roxy a fost vândut aproape imediat Casei de Filme Fox pentru uluitoarea sumă de 15 milioane de dolari. Achiziția aceasta a contribuit semnificativ la falimentul companiei Fox în deceniul următor.

[ ← 18]

Edgar Rice Burroughs, Tarzan din neamul maimuțelor, traducere de Antoaneta Ralian, Editura Albatros, București, 1973, p. 2 (n.tr.).

Plasarea unor societăți avansate pe niște planete aflate în apropiere nu era în sine o idee absurdă în 1927. Numărul din martie al revistei Scientific American conținea un articol care bătea solemn cîmpii pe marginea posibilității ca pe Marte să existe o civilizație superioară nouă. (Era și un articol care sugera că oamenii ar putea evolua într-o rasă de ciclopi.) Alte publicații respectabile formulau întrebări similare și despre Venus, ai cărei locuitori se presupunea că trăiesc într-un soi de paradis tropical ascuns sub niște nori venusieni foarte groși.

[ ← 20 ]

În 1927, McCormick încă nu își dezvoltase cea mai celebră ciudățenie, și anume obsesia de a ortografia cuvintele într-o formă simplificată. Avea să se apuce de asta în 1934, impunându-le celor de la Tribune o nouă ortografiere a unei liste imense de termeni, pe care îi tot schimba la nesfârșit. Tribune a menținut această practică 41 de ani.